Auto Plus

HORS-SÉRIE 2025

+ LES FUTURS MODÈLES 2025-2027

27 NOUVEAUTÉS DÉVOILÉES

1000 ESSAIS

LES VOITURES DU MARCHÉ TESTÉES PAR NOS JOURNALISTES

L 14647 - 104 H - F: 6,99 € - RD

BEL : 7,30€ - ESP : 7,50€ - GR : 7,50€ - DOM S : 7,50€ - DOM A : 8,50€ - ITA : 7,50€ - LUX : 7,30€ - PORT CONT : 7,50€ - CAN : 11SCAN - MAR : 85DH - TOM S : 1000CFP - TOM A : 1700CFP - CH : 9FS - TUN : 17DTU

DOSSIER | Les vraies autonomies des véhicules électriques

HORS-SÉRIE TOUS NOS ESSAIS 2025 - N°36

Auto Plus

ŠKODA

L’autonomie : pour les enfants ça viendra, pour la voiture c’est fait.

Nouveau Škoda Enyaq, le SUV familial 100 % électrique et son autonomie jusqu’à 590 kilomètres*.

Avec son nouveau design Modern Solid, son excellente habitabilité, son intérieur spacieux, ses sièges massants ventilés et son volume de coffre de 585 L, le nouveau Škoda Enyaq, c’est tout ce que vous exigez de l’automobile dans une voiture.

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

*Autonomie gamme Enyaq : en cycle mixte WLTP.
Gamme Enyaq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 14,9-16,7. Rejets de CO_2 (g/km) : 0 en phase de roulage.
Volkswagen Group France – SAS - Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

Au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**

REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP
axel springer

Auto Plus

HORS-SÉRIE ESSAIS 2025

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste.

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160).
Essais : Stéphane Dupré (chef de service - 5334), Christophe Alba, Pierre Audemar, David Bouillaux, Camille Pinet, Clément Raoul-Réa, François Stagnaro, Charles Thouluc, Jacques Warnery.
Nouveautés : Agnès Lasbarrères (5109)
Mesures et fiches techniques : Frédéric Haas (0169019197).
Icono : Cheffe du service photo : Anne Séchet, rédacteur photo : Sébastien Besse.
Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler, Philippe Tissier.
Couverture : M&Cie.
Assistante : Karine Roumestand (5594).

MARKETING PROMOTION

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885).
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian (5777).

FABRICATION ET IMPRESSION

Directeur des opérations industrielles : Bruno Matilllat
Chef de fabrication : Didier Biron
Imprimeur : Imprimerie Maury, Malesherbes (45).
Photogravure pages intérieures : Rip Consulting, Neuilly-sur-Seine (92).
Photogravure couverture : Compos Juliot, Paris (75).

PUBLICITÉ COMMERCIALE

Directrice générale : Elodie Bretaudeau-Fonteilles
Directeur du pôle automobile : Franck Graisset
Directrice adjointe du pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921).
Planning : Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard.
Trafic : Laurie Benevent, Lea Joya.

ANNONCES CLASSÉES

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545).

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion : Germain Perinet.
ABONNEMENTS
Directrice marketing direct : Catherine Grimaud.
Demande d'abonnement au téléphone : 01.46.48.48.77
du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18 h.
Chef de groupe : Davina Champaigne.
Chef de produit : Julie Duarte.
VENTES AU NUMÉRO
Responsable du service Diffusion : Philippe Merrien (5735).
Responsable des ventes : Mélanie Caillé (5077).

DIRECTION-ÉDITION

Éditeur : Editions Reworld Media Axel Springer (ERAS).
Siège social : 40, avenue Aristide Briand – 92277 Bagneux Cedex.
Actionnaires : Présidents Reworld Media (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France (RCS Paris 440 097 004),Patrick Wehrmann.
Cogérants : Gautier Normand et Patrick Wehrmann.
Directeur de la publication : Gautier Normand.
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan.
Éditeur : Tommaso Albinati.

MENTIONS LÉGALES

Numéro ISSN : 1955-7124
Numéro de commission paritaire : 1024 K 85544.
Dépôt légal : mai 2025.

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier : Autriche
Taux de fibres recyclées : 35%
Certification : PEFC
Impact sur l'eau : Ptot 0,01 kg/tonne

LE TRI + FACILE BAC DE TRI

PEFC 10-31-1282
Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.
pefc-france.org

SOMMAIRE

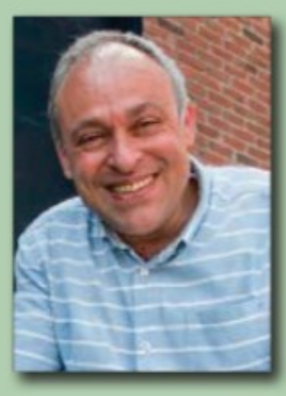
4 LES NOUVEAUTÉS 2025-2027

Découvrez en avant-première nos informations exclusives (dates prévisionnelles de lancement, motorisations, photos ou dessins des carrosseries…) sur les voitures préparées dans le plus grand secret par les constructeurs. *Auto Plus* lève le voile sur les nouveautés marquantes qui feront leur apparition sur nos routes d'ici à 2027.

14 TOUTES LES AUTOS À L'ESSAI

Auto Plus a sélectionné, essayé et noté les véhicules les plus intéressants du moment. La majorité d'entre eux, signalés par le picto "Labo Auto Plus", ont été testés sur le circuit de Montlhéry. Tous sont jugés avec des étoiles, nos "Plus", nos "Moins", et une fiche technique détaillée vous informe sur les spécifications mécaniques, les dimensions, les performances, les consommations, les taux de CO_2.

ÉDITO



Notre best of essais

Le meilleur des essais, réalisés à longueur d'année par les journalistes d'Auto Plus, est entre vos mains. Ce numéro "best of" des tests menés par nos essayeurs, sur routes ouvertes et sur le circuit de Linas-Montlhéry, vous permet de comparer dans un même magazine la quasi totalité des voitures neuves vendues dans l'Hexagone par 63 marques. Beaucoup de modèles, récents ou en fin de carrière, sont de bonnes affaires potentielles, d'autres sont à fuir, les étoiles (de une à cinq) décernées par nos essayeurs vous aident à y voir clair. Grâce aux mesures objectives et indépendantes du laboratoire *Auto Plus*, vous savez combien la voiture que vous envisagez d'acheter consomme réellement de carburant, quelles sont ses performances (accélérations, reprises…) ou encore quelle est sa vraie contenance de coffre. Conséquence logique du resserrement des gammes, souvent dicté par l'abandon de moteurs thermiques qui ne respectent plus les normes antipollution, notre "1 000 essais" (devenu un nom générique) ne tombe plus jamais dans le mille. Dans cette compilation 2025, nous avons pris le volant de quelque 860 voitures représentatives du parc automobile. Et parce que les véhicules électriques sont désormais dans l'air du temps, nous leur consacrons un dossier complet avec nos mesures d'autonomie (en ville et sur autoroute) de près de 140 modèles branchés. Vous laisserez-vous tenter ?

Olivier BERNIS

Nouveautés 2025-2027
UN PROGRAMME TRÈS VARIÉ

Dans un contexte automobile incertain, on remarque un léger changement de cap chez la majorité des constructeurs. Alors que, jusqu'ici, tous semblaient s'être lancés dans le tout-électrique, on constate que, du moins dans les deux années à venir, la prudence est de mise. Ainsi, nombre de futurs modèles jouent sur les deux tableaux, en se déclinant à la fois en thermique (avec hybridation) et en électrique. Et la bonne nouvelle, c'est que la plupart des nouveautés prévues ne manquent pas d'audace, que ce soit en termes de style ou d'innovations technologiques.

Par Agnès Lasbarrères

R. DEMARETS

AUTOMNE 2025

Alpine A390

Les temps changent… En plus de devenir une marque 100 % électrique, Alpine se lance dans les crossovers. Cet A390, qui sera commercialisé au second semestre 2025, affichera donc une silhouette à mi-chemin entre berline surélevée et SUV. D'une longueur de 4,60 m environ, sa base technique sera reprise du Renault Scenic E-Tech, mais il profitera de réglages plus affutés pour correspondre à l'esprit sportif de la marque. Il sera équipé de trois blocs électriques (un à l'avant, deux à l'arrière) d'une puissance cumulée de 400 ch.

LARSON

ÉTÉ 2025

Audi Q3

Sans avoir bénéficié d'un restylage à mi-carrière, le SUV compact d'Audi, sorti en 2018, sera directement remplacé en juin prochain. Cette troisième génération reprendra la plateforme modernisée (MQB Evo) déjà adoptée par les derniers Volkswagen Tiguan et Cupra Terramar. Pas question de version électrique ici, mais des motorisations thermiques avec des blocs essence à hybridation légères 48 V ainsi que des hybrides rechargeables dont l'autonomie en 100 % électrique dépassera les 100 km. La version Sportback suivra quelques mois plus tard.

LARSON

2026

BMW Série 3

La huitième génération de la berline allemande est en approche. Elle se divisera en deux versions, une 100 % électrique (i3) basée sur une nouvelle plateforme baptisée Neue Klasse et une thermique, qui conservera sa base technique actuelle (CLAR), mais dans une version améliorée. Cette dernière disposera de sa déclinaison break habituelle et sera animée par des blocs 4 et 6 cylindres à hybridation légère 48 V, mais aussi rechargeables.

CITROËN

AUTOMNE 2025

Citroën C5 Aircross

Cette deuxième génération du SUV compact de Citroën sera fidèle au concept dévoilé au dernier Mondial de l'Automobile en 2024, avec un design qui s'inspirera des derniers codes esthétiques de la marque apparus sur les C3 et C3 Aircross. Plus long que l'actuel modèle (4,65 m, soit 15 cm de plus) il reposera sur la plateforme STLA Medium de son cousin le Peugeot 3008. Cela lui permettra d'être décliné en versions hybrides (léger 48 V et rechargeables) mais aussi, pour la première fois, en 100 % électrique.

R.DEMARETS

2027

Dacia Sandero

Alors que l'actuel modèle va bientôt profiter d'un restylage, une toute nouvelle génération, la quatrième, verra le jour en 2027. Et ce devrait être une petite révolution, car son style évoluera grandement, et ses motorisations seront amplement modernisées. Elle profitera des récents moteurs de la marque avec notamment la version 120 ch du bloc à bicarburation essence/GPL, mais aussi l'hybride simple de 150 ch et grande première, elle sera aussi déclinée en version 100 % électrique…

HYUNDAI

AUTOMNE 2025

Hyundai Nexo

Le constructeur coréen vient de dévoiler la deuxième génération de son SUV électrique alimenté par une pile à combustible.
Son look diffère totalement du premier modèle qui avait vu le jour en 2018 : les lignes sont plus anguleuses, le style plus baroudeur et le gabarit augmente (4,75 m, soit + 8 cm).
La puissance de son moteur électrique passe de 163 à 204 ch et son autonomie, annoncée à plus de 700 km, a été augmentée.
Enfin, pour rappel, le plein d'hydrogène s'effectue en seulement cinq minutes.

JAGUAR

FIN 2025

Jaguar Type 00 Concept

Jaguar se réinvente et entre dans une ère totalement électrique. Pour symboliser ce changement de cap, la marque a imaginé une nouvelle identité visuelle, un nouveau logo et a dévoilé ce concept-car, baptisé Type 00, au look plutôt spectaculaire. Il préfigure le premier modèle de sa nouvelle gamme, une future GT 4 portes qui devrait voir le jour à la fin de cette année. Peu d'informations techniques ont été révélées, excepté une puissance de 1 000 ch et une autonomie de 770 km.

Nouveautés 2025-2027

2026

Kia EV2

Encore à l'état de concept - mais très proche de la version de série - l'EV2 est un SUV urbain électrique de 4 m de long (environ) et un futur rival des Renault 4 E-Tech, Citroën ë-C3 Aircross et autres Fiat Grande Panda. Son design s'inspire des actuels modèles de la marque (EV3, EV9, EV5) avec une silhouette bien carrée et une ceinture de protection pour affronter la jungle de la ville… Kia promet une belle habitabilité et de la modularité, mais reste discret sur sa fiche technique.

D. MEUNIER

AUTOMNE 2025

Kia EV4

En parallèle de ses nombreux SUV, la marque coréenne a développé une berline 100 % électrique. Elle se décline en deux carrosseries : une version tricorps et une cinq portes, à hayon (notre photo), plus prisée en Europe. D'ailleurs, cette version sera fabriquée en Slovaquie et pourra prétendre à un éventuel bonus. D'une longueur de 4,43 m et très spacieuse à bord, elle entre dans la catégorie des compactes (Citroën ë-C4 , Peugeot E-308, etc.). Elle s'équipe d'un bloc de 204 ch associé à deux batteries (au choix) de 58,3 et 81,4 kWh pour des autonomies annoncées de 410 et 590 km.

D. MEUNIER

2026

Mercedes GLC électrique

Modèle de la marque le plus vendu dans le monde en 2024, le GLC va s'enrichir d'une version 100 % électrique, en remplacement de l'EQC (2019 à 2023) qui n'a pas vraiment convaincu. Il se distinguera de la version thermique par une calandre spécifique et des poignées affleurantes et il étrennera surtout une nouvelle plateforme dédiée (MB.EA) que l'on retrouvera par la suite sur les futures Classe C et Classe E « à pile ». Il disposera d'une architecture 800 volts afin de réduire les temps de charge (avec une puissance de recharge de 320 kW).

MERCEDES

FIN 2025

Nissan Leaf

Pionnière des voitures électriques, la Leaf, sortie en 2010 et renouvelée en 2017 a quelque peu sombré dans l'oubli…Nissan vient d'annoncer son renouveau avec l'arrivée d'une troisième génération fin 2025. Son look changera radicalement, en abandonnant sa silhouette de berline au profit de celle d'un SUV coupé, plus tendance. Sa base technique sera reprise de l'Ariya (commune avec le Renault Scenic E-Tech) et, sans dévoiler pour le moment ses données techniques, la marque japonaise promet une meilleure autonomie (jusqu'à 600 km).

NISSAN

osram.fr/am

Nous vous aidons à gérer la pression

Nouveaux Compresseurs

OSRAM OTI2110, OTI2120 et OTI2130 : gonflez vos pneus vous-même rapidement et facilement !

OSRAM TYREinflate 2110, 2120 et 2130 – La pression parfaite en un instant !

- **Gonflage rapide :** Gonflez vos pneus en moins de 4 minutes et roulez l'esprit tranquille avec une pression optimale pour une meilleure adhérence et une consommation réduite.
- **Facile à utiliser :** Écran numérique rétroéclairé ou manomètre analogique coudé, compartiment de rangement pour capuchons de valve et câble long permettant un accès facile aux 4 roues sans avoir à se débrancher.
- **Polyvalence absolue :** Adapté aux voitures, vélos, motos et objets gonflables grâce à ses accessoires inclus.

Soyez prêt pour la route

100 YEARS
OSRAM
AUTOMOTIVE

Nouveautés 2025-2027

NISSAN

FIN 2025

Nissan Micra

Disparu du catalogue Nissan depuis 2023, la Micra fait son grand retour cette année, en version 100 % électrique exclusivement. Elle a été conçue sur la base de la Renault 5 E-Tech et en reprend tous les éléments techniques. Elle devrait donc être proposée avec trois niveaux de puissance (95, 120 et 150 ch) et deux batteries de 40 et 52 kWh avec des autonomies jusqu'à 400 km et sera fabriquée dans la même usine que la R5, à Douai. Elle se démarquera toutefois de la française par sa bouille tout en rondeur.

R. DEMARETS

2027

Peugeot 208

La star 208 va connaître une petite révolution technique et esthétique d'ici à deux ans. Elle inaugurera une nouvelle plateforme multi-énergies (STLA Small) et sera proposée, dès son lancement, en 100 % électrique (de 120 à 180 ch) et, par la suite, en thermique (100 et 136 ch hybrides 48 V). Côté look, son design marquera une vraie rupture, notamment sur la version « à pile », mais c'est surtout à bord qu'elle créera la surprise avec une nouvelle génération du i-Cockpit, caractérisée par un volant rectangulaire dépourvu de liaison mécanique…

2027

Renault 5 Turbo 3 E

Renault a décidé de faire renaître la célèbre R5 Turbo des années 80, en version électrique et en série limitée à 1980 exemplaires. En plus d'un look bestial, elle se dote de caractéristiques techniques surprenantes et enthousiasmantes. En effet, elle est équipée d'innovants moteurs électriques logés à l'intérieur des roues arrière avec une puissance cumulée de 540 ch et un couple faramineux de 4 800 Nm ! Elle est annoncée avec un 0 à 100 km/h inférieur à 3,5 s, une vitesse maxi de 270 km/h et un poids qui devrait être « contenu » à 1 400 kg. Enfin, son architecture en 800 V lui permettra une recharge rapide en 15 mn (de 15 à 80 %).

A. SAUNIER

RENAULT

ÉTÉ 2025

Renault Austral restylé

Sorti en 2022, le SUV compact (4,53 m) bénéficie d'un restylage à mi-carrière. Le capot, la calandre, les optiques, le bouclier, le hayon et les feux arrière ont été redessinés en adoptant les derniers codes esthétiques de la marque. L'habitacle ne change pas, mais Renault annonce un confort amélioré avec des sièges plus ergonomiques et une meilleure insonorisation. La gamme a également été remaniée et ne se compose plus désormais que de trois finitions (Evolution, Techno et Esprit Alpine) et d'un seul moteur, le full hybrid de 200 ch.

R.DEMARETS

2026

Renault Clio 6

La sixième génération de la citadine est en approche. Elle sera probablement dévoilée au Salon de Munich en septembre prochain et arrivera en concession en 2026. Elle devrait afficher un design radicalement différent, avec des optiques très effilées, une calandre inédite, des lignes plus tendues, le tout inspiré du concept Emblème (dévoilé au dernier Mondial de l'Automobile). Côté technique, elle restera fidèle au thermique, profitant de motorisations modernisées (hybrides) mais tournera définitivement le dos au diesel.

TOYOTA

AUTOMNE 2025

Toyota C-HR+

Le C-HR+ est un inédit SUV compact annoncé par Toyota comme une variante 100 % électrique, de son best-seller le C-HR. En réalité, excepté le nom, ces deux modèles n'ont pas grand-chose en commun. Ce nouveau venu est notamment plus grand (4,52 m, soit + 16 cm) et affiche un look différent. Il est proposé avec des motorisations de 167 et 224 ch associés à des batteries respectives de 57,7 kWh et 77 kWh, ainsi qu'en version à transmission intégrale de 354 ch.

B. REICHEL

2027

Volkswagen Golf 9

Alors que la neuvième génération de la Golf était prévue pour 2026 et uniquement en électrique, les plans de la marque ont quelque peu changé. En effet, rencontrant des difficultés liées au développement de sa nouvelle plateforme SSP, ce projet est reporté à 2029. Pour patienter jusque-là, un nouveau modèle, équipé de moteurs thermiques hybrides légers et rechargeables pourrait toutefois voir le jour d'ici à 2027, afin de remplacer l'actuel, sorti en 2020 (et restylé en 2024).

VOLKSWAGEN

2027

Volkswagen ID.Every1

Ce concept préfigure la future entrée de gamme électrique de la marque et est d'ores et déjà annoncée avec un ticket d'entrée fixé à 20 000 €. Cette descendante de la e-Up ! (arrêtée depuis 2023), reprendra quelques codes esthétiques de sa devancière mais dans un gabarit toutefois plus grand (3,88 m de long contre 3,60 m et 1,82 m de large contre 1,65 m) et s'équipera d'un bloc de 95 ch. Prévue pour arriver sur le marché en 2027, elle viendra se confronter à la Renault Twingo E-Tech, qui, elle, aura été lancée en 2026.

Les vraies autonomies des véhicules électriques

Sous pression, les constructeurs développent leurs gammes électriques à marche forcée. Prix, capacité des batteries, recharge, autonomie… On fait le point sur tous les modèles disponibles sur le marché et que nous avons pu mesurer, parmi lesquels beaucoup de nouveautés. *Charles Thouluc*

Statu quo! La voiture à "pile" représente aujourd'hui autour de 17 % des ventes toutes énergies confondues. Après une forte hausse (+ 47 %) entre 2022 et 2023, la part des ventes des électriques stagne depuis un peu plus d'un an, sur un marché global en recul de 3 % environ. Pourtant, les constructeurs s'activent. L'interdiction par l'Union européenne de commercialiser des véhicules thermiques neufs à partir de 2035 a pour effet d'accélérer la sortie de nouveaux modèles et d'offrir de plus en plus de diversité. Aujourd'hui, de la minicitadine au grand SUV, rares sont les catégories à ne pas comporter de propositions électriques.

Aides à l'achat restreintes

Dans ce contexte, plusieurs explications à l'essoufflement du marché : le prix des voitures électriques demeure élevé et les aides publiques diminuent. Le bonus, toujours cantonné à des véhicules facturés au maximum 47 000 €, ne concerne que les modèles fabriqués en Europe depuis le printemps 2024. En outre, depuis décembre dernier, son montant varie de 2000 à 4000 € et il dépend du revenu fiscal de l'acheteur (trois tranches). Quant au leasing social, pour les foyers les plus modestes, il a été victime de son succès l'an dernier et a très vite atteint son plafond (50 000 exemplaires). En 2025, il n'a pas encore été relancé, mais son montant (qui pouvait atteindre 13 000 € en cumulant le bonus maximal relevé à 7000 € et l'aide à l'achat de 6 000 €) devrait être fortement réduit (4 000 € de bonus maximal et le montant du leasing social pourrait se borner à 2000 €). Pour beaucoup, l'acquisition d'un véhicule électrique neuf reste inenvisageable, d'autant que les modèles les plus accessibles manquent de polyvalence.

Rayon d'action encore limité

Dacia propose bien sa Spring à partir de 16 900 €, mais il s'agit d'une minicitadine aux capacités limitées hors des villes. La récente Citroën ë-C3 (23 300 € avant bonus) se montre plus efficace, mais manque encore d'autonomie. Pour envisager sereinement les voyages, il faudrait disposer d'au moins 350 km d'autonomie réelle sur autoroute. Parmi les modèles les plus accessibles à y parvenir, on trouve le Hyundai Kona de 65,8 kWh (à partir de 40 250 €, bonus non déduit), le Renault Scenic E-Tech Grande Autonomie (à partir de 46 990 € bonus non déduit) ou la Tesla Model 3 (à partir de 39 990 €, privée de bonus).

Tous les modèles électriques mesurés par le labo *Auto Plus*

Ce tableau récapitule les données essentielles de 133 voitures électriques testées et mesurées par notre labo et actuellement en vente. Parmi ces informations figure la capacité "utile" (ou "nette") de la batterie, c'est-à-dire celle véritablement exploitable. La puissance de charge DC maxi correspond à celle que la voiture pourra atteindre sur une borne rapide en courant continu. Enfin, les autonomies affichées sont celles relevées par notre technicien, selon notre propre protocole de mesures, le plus proche possible de la réalité. Rien d'étonnant donc à ce que nos chiffres soient moins "optimistes" que ceux issus des cycles d'homologation WLTP annoncés par les constructeurs.

CITROËN Ë-C3 AIRCROSS (113 CH)

N. SOLER

Affiché dès 27 400 € et éligible au bonus, l'ë-C3 Aircross propose l'un des meilleurs rapports prix/prestations, mais sans miracle en autonomie.

TESLA MODEL Y PROPULSION (299 CH)

A. SAUNIER

Tout juste restylé, le Model Y n'a pu encore être soumis à nos mesures, mais devrait améliorer les données d'avant sa mise à jour, qui figurent ici.

AUDI Q4 E-TRON (285 CH)

N. SOLER

Le "petit" SUV de la gamme Audi s'affiche à partir de 46 990 €, avec une puissance de 285 ch, et il donne accès au bonus.

La recharge en question

Le modèle choisi doit accepter une puissance de charge rapide suffisante pour que les pauses ne s'éternisent pas (au moins 100 kW pour espérer passer de 20 à 80 % de capacité en 30 mn environ dans la plupart des cas) et le réseau de stations doit être assez dense. Bonne nouvelle : sur les grands axes, les bornes rapides en courant continu (DC), de type Ionity ou Superchargeur Tesla, sont de plus en plus nombreuses. Sauf à voyager un week-end de chassé-croisé, il est rare de devoir patienter pour qu'une place se libère. Cependant, ces dispositifs restent encore peu fréquents en zones rurales, même si les bornes en courant alternatif se développent (jusqu'à 11 voire 22 kW). Idem en ville, où les places de stationnement avec des bornes jusqu'à 22 kW se multiplient, mais sont désormais souvent prises d'assaut. D'autant plus que beaucoup d'immeubles anciens ne disposent pas de parkings privatifs, et lorsqu'ils existent, ces derniers rencontrent encore des difficultés à être équipés de prises adéquates. Sur ce plan, la balle est dans le camp des pouvoirs publics et des urbanistes…

Une affaire de compromis

Une fois ces contraintes connues, il vous restera à trouver la perle rare ou, du moins, le modèle le mieux adapté à votre situation : gabarit, budget et, évidemment, usage (plutôt urbain, routier, polyvalent…). Nous vous proposons dans ce dossier un inventaire des véhicules actuellement disponibles sur le marché. Dans le tableau ci-dessous, vous découvrirez en un clin d'œil leurs caractéristiques : prix, dimensions et capacité, vérifiés par le labo Auto Plus. Vous trouverez dans les pages qui suivent les essais de douze modèles très récents qui présentent un réel intérêt dans leur catégorie respective. ■

NOS MESURES

Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
Abarth	500e	(155 ch)	36 900 €	3,68 x 1,69 x 1,52	37,3	85	250	180	225
Alfa Romeo	Junior	Elettrica (156 ch)	38 500 €	4,18 x 1,79 x 1,54	51	100	360	255	325
	Junior	Elettrica (280 ch)	46 900 €	4,18 x 1,79 x 1,51	51	100	310	220	270
Alpine	A290	(220 ch)	38 700 €	4,00 x 1,83 x 1,52	52	100	295	205	265
Aiways	U5	(204 ch)	45 990 €	4,68 x 1,87 x 1,70	61	90	355	265	330
	U6	(218 ch)	46 990 €	4,81 x 1,88 x 1,65	61	90	375	285	350
Audi	Q4 e-tron	45 (285 ch)	46 990 €	4,59 x 1,87 x 1,64	77	210	435	340	406
	e-tron GT	quattro (591 ch)	128 250 €	4,99 x 1,97 x 1,41	84	270	385	340	380
BMW	iX1	eDrive20 (204 ch)	46 990 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	370	295	355
	iX1	xDrive30 (313 ch)	57 300 €	4,50 x 1,85 x 1,62	64,8	130	355	290	345
	iX2	eDrive20 (204 ch)	46 990 €	4,56 x 1,85 x 1,56	64,8	130	370	305	360
	iX2	xDrive30 (313 ch)	59 300 €	4,56 x 1,85 x 1,56	64,8	130	335	300	340

NOS MESURES LABO Auto Plus

Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
BMW (suite)	i4	eDrive40 (340 ch)	64 000 €	4,79 x 1,86 x 1,45	81,3	205	420	390	430
	i4	M50 xDrive (544 ch)	78 650 €	4,79 x 1,86 x 1,45	81,1	205	350	340	370
	i5	eDrive40 (340 ch)	76 250 €	5,06 x 1,90 x 1,52	81,2	205	370	350	390
	i7	xDrive60 (544 ch)	153 650 €	5,40 x 1,95 x 1,55	101,7	195	385	400	420
BYD	Dolphin	(204 ch)	28 990 €	4,29 x 1,77 x 1,57	60,4	88	340	270	320
	Seal	(313 ch)	46 990 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	440	370	420
	Seal	AWD (530 ch)	49 990 €	4,80 x 1,88 x 1,46	NC	150	390	340	380
	Sealion 7	(530 ch)	56 490 €	4,83 x 1,93 x 1,62	NC	150	400	310	370
Citroën	ë-C3	(113 ch)	23 300 €	4,02 x 1,76 x 1,57	42	100	280	195	245
	ë-C3 Aircross	(113 ch)	27 400 €	4,40 x 1,80 x 1,66	42	100	260	180	225
	ë-C4	(136 ch)	33 850 €	4,36 x 1,80 x 1,52	46	100	290	215	260
	ë-C4	(156 ch)	35 800 €	4,36 x 1,80 x 1,52	51	100	375	280	345
	ë-C4 X	(136 ch)	34 550 €	4,60 x 1,80 x 1,52	46	100	305	215	265
Cupra	Born	L (230 ch)	39 090 €	4,33 x 1,81 x 1,54	59	165	335	280	340
	Born	XL (230 ch)	39 990 €	4,33 x 1,81 x 1,54	77	175	440	360	420
	Born	VZ (325 ch)	46 490 €	4,33 x 1,81 x 1,54	79	185	500	400	485
	Tavascan	(286 ch)	46 990 €	4,65 x 1,86 x 1,60	77	135	430	325	400
	Tavascan	4Drive (340 ch)	64 930 €	4,65 x 1,86 x 1,60	77	135	385	305	366
Dacia	Spring	(45 ch)	16 900 €	3,74 x 1,77 x 1,52	26,8	30 (option)	205	120	160
	Spring	(65 ch)	18 900 €	3,74 x 1,77 x 1,52	26,8	30 (option)	245	135	190
DS	3	E-Tense (156 ch)	42 300 €	4,12 x 1,80 x 1,54	51	100	345	240	305
Fiat	500e	(95 ch)	30 400 €	3,64 x 1,69 x 1,53	21,3	50	170	110	145
	500e	(118 ch)	33 900 €	3,64 x 1,69 x 1,53	37,3	85	260	180	230
	Grande Panda	(113 ch)	24 900 €	4,00 x 1,77 x 1,57	42	100	280	195	245
	600e	(156 ch)	35 900 €	4,18 x 1,79 x 1,53	51	100	375	245	320
Ford	Capri	Extended Range (285 ch)	46 400 €	4,64 x 1,88 x 1,63	77	135	450	340	410
	Explorer	Extended Range (285 ch)	43 900 €	4,47 x 1,88 x 1,63	77	135	490	370	450
	Mustang Mach-E	Standard Range (269 ch)	43 990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	72,6	115	425	305	385
	Mustang Mach-E	Extended Range (294 ch)	55 990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	91	150	485	370	455
	Mustang Mach-E	AWD Extended Range (370 ch)	62 990 €	4,72 x 1,89 x 1,63	91	150	415	335	395
Honda	e:Ny1	Executive (204 ch)	45 700 €	4,39 x 1,79 x 1,60	62	78	380	265	340
Hyundai	Inster	(115 ch) 4 places	28 250 €	3,83 x 1,61 x 1,58	49	87	365	230	310
	Ioniq 5	(229 ch)	48 800 €	4,64 x 1,89 x 1,65	77,4	232	400	280	355
	Ioniq 5	N (650 ch)	78 000 €	4,72 x 1,94 x 1,59	80	350	325	250	295
	Ioniq 6	(229 ch)	52 400 €	4,86 x 1,88 x 1,50	77,4	239	455	405	465
	Ioniq 6	HTRAC (325 ch)	64 900 €	4,86 x 1,88 x 1,50	74	350	400	325	390
	Kona	Electric (156 ch)	36 850 €	4,36 x 1,83 x 1,58	48,4	100	355	245	315
	Kona	Electric (217 ch)	40 250 €	4,36 x 1,83 x 1,58	65,8	100	450	350	420
Jaguar	I-Pace	EV400 (400 ch)	93 100 €	4,69 x 2,02 x 1,57	90	100	395	300	370
Jeep	Avenger	(156 ch)	36 500 €	4,09 x 1,78 x 1,53	51	100	380	250	330
Kia	EV3	58,3 kWh (204 ch)	35 990 €	4,30 x 1,85 x 1,57	58,3	100	380	270	340
	EV3	81,4 kWh (204 ch)	40 990 €	4,30 x 1,85 x 1,57	81,4	120	455	355	430
	EV6	(170 ch)	49 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	58	180	395	275	360
	EV6	(229 ch)	53 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	425	310	390
	EV6	4WD (325 ch)	57 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	405	315	380
	EV6	GT (585 ch)	74 690 €	4,68 x 1,88 x 1,55	77,4	239	360	300	345
	Niro EV	(204 ch)	45 690 €	4,42 x 1,83 x 1,57	64,8	72	420	315	390
	EV9	(204 ch)	73 000 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	460	330	420
	EV9	(385 ch)	86 000 €	5,01 x 1,98 x 1,76	96	210	405	330	395
Leapmotor	T03	(109 ch)	19 500 €	3,62 x 1,66 x 1,58	37,3	45	270	165	225
	C10	(218 ch)	36 400 €	4,74 x 1,90 x 1,68	66	83	365	260	330
Lynk&Co	02	(272 ch)	35 995 €	4,46 x 1,85 x 1,58	66	150	385	300	355
Mercedes	EQA	250+ (190 ch)	46 950 €	4,47 x 1,84 x 1,62	70,5	100	380	310	365
	EQB	250+ (190 ch)	46 950 €	4,69 x 1,84 x 1,68	70,5	100	430	340	415
	EQE SUV	350+ (292 ch)	93 550 €	4,95 x 1,91 x 1,51	89	170	410	385	420
	EQE SUV	350 4Matic (292 ch)	96 300 €	4,87 x 1,94 x 1,69	90	170	400	365	405
MG	4	(204 ch)	30 990 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	370	275	340
	4	Xpower (435 ch)	35 490 €	4,29 x 1,84 x 1,51	62	140	345	245	310
	Cyberster	(510 ch)	67 990 €	4,54 x 1,92 x 1,33	74	144	385	315	370
Mini	Cooper	E (184 ch)	30 650 €	3,86 x 1,76 x 1,46	36,6	70	280	210	265
	Cooper	SE (218 ch)	34 450 €	3,86 x 1,76 x 1,46	49,2	95	320	250	305

Modèles pouvant bénéficier du bonus écologique (de 2 000 à 4 000 € selon revenus).

NOS MESURES LABO Auto Plus

Marque	Modèle	Version (puissance)	Prix catalogue (à partir de)	Dimensions (L x l x h, en m)	Capacité utile batterie (en kWh)	Puissance de charge DC maxi (en kW)	Autonomie (en km)		
							Ville	Autoroute	Moyenne
Mini (suite)	Aceman	E (184 ch)	33 550 €	4,08 x 1,76 x 1,52	38,5	70	275	200	250
	Aceman	SE (218 ch)	37 350 €	4,08 x 1,76 x 1,52	49,2	95	345	260	320
	Countryman	E (204 ch)	37 150 €	4,45 x 1,85 x 1,64	64,6	130	390	310	375
	Countryman	SE All4 (313 ch)	42 150 €	4,45 x 1,85 x 1,64	64,6	130	340	290	335
Nissan	Ariya	(218 ch)	39 300 €	4,60 x 1,85 x 1,66	63	130	385	285	370
	Ariya	(242 ch)	45 800 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	490	380	475
	Ariya	e-4orce (306 ch)	52 300 €	4,60 x 1,85 x 1,66	87	130	425	360	425
	Leaf	(150 ch)	36 900 €	4,49 x 1,79 x 1,55	39	50	235	180	215
	Townstar	EV Combi (122 ch)	39 600 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	260	165	210
Opel	Corsa-e	(136 ch)	32 000 €	4,06 x 1,77 x 1,44	46	100	330	220	285
	Corsa-e	(156 ch)	33 500 €	4,06 x 1,77 x 1,44	51	100	320	235	285
	Astra Electric	(156 ch)	38 990 €	4,38 x 1,86 x 1,45	51	100	355	270	325
Peugeot	E-208	(136 ch)	28 000 €	4,06 x 1,75 x 1,43	46	100	320	220	280
	E-208	(156 ch)	35 400 €	4,06 x 1,75 x 1,43	48	100	335	245	305
	E-308	(156 ch)	42 500 €	4,37 x 1,86 x 1,45	51	100	340	280	330
	E-2008	(136 ch)	36 000 €	4,30 x 1,77 x 1,53	46	100	315	205	265
	E-2008	(156 ch)	38 000 €	4,30 x 1,77 x 1,53	51	100	375	260	335
	E-3008	(210 ch)	44 990 €	4,55 x 1,90 x 1,65	73	160	420	330	400
	E-5008	(210 ch)	46 990 €	4,80 x 1,90 x 1,70	73	160	395	310	380
Porsche	Macan	4 (408 ch)	86 439 €	4,79 x 1,94 x 1,63	95	270	490	385	450
Renault	5	E-Tech Autonomie Urbaine (120 ch)	27 990 €	3,93 x 1,81 x 1,50	40	80	295	190	255
	5	E-Tech Autonomie Confort (150 ch)	33 490 €	3,93 x 1,81 x 1,50	52	100	355	250	320
	Megane	E-Tech Autonomie Urbaine (130 ch)	34 000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	40	85	275	215	255
	Megane	E-Tech Autonomie Confort (130 ch)	38 000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	60	130	405	330	390
	Megane	E-Tech Autonomie Confort (220 ch)	40 000 €	4,20 x 1,77 x 1,51	60	130	345	300	350
	Scenic	E-Tech Autonomie Confort (170 ch)	39 990 €	4,47 x 1,87 x 1,57	60	130	365	280	340
	Scenic	E-Tech Grande Autonomie (220 ch)	46 990 €	4,47 x 1,87 x 1,57	87	150	480	370	450
	Kangoo	E-Tech EV45 (120 ch)	37 500 €	4,49 x 1,86 x 1,84	45	80	230	160	195
Seres	3	(163 ch)	33 990 €	4,39 x 1,85 x 1,65	52,6	100	320	270	290
Skoda	Enyaq (1)	85	46 270 €	4,65 x 1,88 x 1,62	77	135	485	380	460
	Enyaq (1)	85x	49 130 €	4,65 x 1,88 x 1,62	77	175	405	320	375
Smart	#1	(272 ch)	40 815 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	385	280	355
	#1	Brabus (428 ch)	51 135 €	4,27 x 1,83 x 1,64	62	150	320	235	290
	#3	(272 ch)	44 315 €	4,40 x 1,85 x 1,56	62	150	340	275	330
	#3	Brabus (428 ch)	52 315 €	4,40 x 1,85 x 1,56	62	150	305	245	290
Subaru	Soltera	AWD (218 ch)	59 990 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	355	275	330
Tesla	Model 3	(283 ch)	39 990 €	4,71 x 1,85 x 1,44	57	170	390	350	400
	Model 3	Grande Autonomie (440 ch)	44 990 €	4,71 x 1,85 x 1,44	75	250	445	380	440
	Model 3	Performance AWD (460 ch)	57 490 €	4,72 x 1,85 x 1,43	75	250	405	325	385
	Model X	Plaid (1 020 ch)	124 990 €	5,06 x 2,00 x 1,68	93	250	430	375	430
	Model Y (1)	Propulsion (299 ch)	44 990 €	4,76 x 1,93 x 1,63	60	170	380	300	360
	Model Y (1)	Grande Autonomie Propulsion (347 ch)	46 990 €	4,79 x 1,98 x 1,63	75	250	500	390	470
	Model Y (1)	Grande Autonomie AWD (514 ch)	52 990 €	4,76 x 1,93 x 1,63	71	250	455	365	440
	Model S	Plaid (1 020 ch)	119 990 €	5,03 x 1,99 x 1,44	95	250	440	380	425
Toyota	bZ4X	2WD (204 ch)	39 900 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	380	300	365
	bZ4X	AWD (218 ch)	47 300 €	4,69 x 1,86 x 1,65	64	150	355	275	330
Volkswagen	ID.3	Pure (170 ch)	34 990 €	4,27 x 1,81 x 1,57	52	145	325	270	305
	ID.3	GTX (286 ch)	46 990 €	4,27 x 1,81 x 1,57	79	185	495	385	465
	ID.4	Pro (286 ch)	45 990 €	4,59 x 1,86 x 1,64	77	135	485	380	460
	ID.4	GTX (340 ch)	54 990 €	4,59 x 1,86 x 1,62	77	175	435	345	410
	ID.5	Pro (286 ch)	50 500 €	4,60 x 1,86 x 1,62	77	135	465	365	440
	ID.5	GTX (340 ch)	59 500 €	4,59 x 1,86 x 1,61	79	185	410	330	390
	ID.7	Pro (286 ch)	58 290 €	4,97 x 1,87 x 1,54	77	170	435	355	420
	ID. Buzz	Pro (286 ch) 7 places	58 400 €	4,72 x 1,99 x 1,94	86	200	350	285	340
Volvo	EX30	Single (272 ch)	39 100 €	4,24 x 1,84 x 1,55	49	135	310	220	275
	EX30	Single Extended Range (272 ch)	43 300 €	4,24 x 1,84 x 1,55	64	155	375	280	340
	EX30	Twin Performance (428 ch)	50 850 €	4,24 x 1,84 x 1,55	64	155	350	255	315
	EX40	Single Extended Range (252 ch)	52 200 €	4,44 x 1,87 x 1,65	79	205	470	360	440
	EC40	Single Extended Range (252 ch)	55 550 €	4,44 x 1,88 x 1,60	79	200	470	360	440
Xpeng	G9	AWD Performance (551 ch)	73 990 €	4,90 x 1,94 x 1,68	93	300	500	440	500

1. Mesures avant restylage.

63 MARQUES TOUTES LES VOITURES À L'ESSAI

D'Abarth à XPeng, Auto Plus vous invite à découvrir ses essais des voitures les plus intéressantes du moment sélectionnées parmi les 63 marques automobiles distribuées dans l'Hexagone.

HORS-SÉRIE
1 000 ESSAIS

Auto Plus

LE PRIX DES VOITURES NEUVES SUR autoplus.fr

Délais de réalisation obligent, les prix de certains modèles peuvent avoir changé entre la date d'achèvement des fiches essais de ce numéro hors-série et sa mise en kiosque. Pour réactualiser les prix des voitures neuves, connectez-vous sur notre site www.autoplus.fr.

SOMMAIRE

16 ABARTH
17 AIWAYS
18 ALFA ROMEO
23 ALPINE
25 ASTON MARTIN
27 AUDI
45 BENTLEY
47 BMW
67 BUGATTI
69 BYD
72 CADILLAC
73 CATERHAM
74 CHEVROLET
75 CITROËN
84 CUPRA
88 DACIA
94 DONKERVOORT
95 DS
99 FERRARI
103 FIAT
106 FORD
112 HONDA
115 HYUNDAI
122 INEOS
123 ISUZU
123 JAGUAR
126 JEEP
129 KIA
135 LAMBORGHINI
137 LANCIA
138 LAND ROVER
141 LEAPMOTOR
142 LEXUS
146 LIGIER
146 LOTUS
148 LYNK & CO
148 MASERATI
150 MAXUS
151 MAZDA
154 MCLAREN
157 MERCEDES
186 MG
189 MICROLINO
190 MINI
192 MITSUBISHI
194 MORGAN
195 NISSAN
199 OPEL
204 PEUGEOT
214 PORSCHE
223 RENAULT
235 ROLLS-ROYCE
237 SEAT
241 SERES
241 SKODA
250 SMART
252 SUBARU
252 SUZUKI
256 TESLA
258 TOYOTA
267 VOLKSWAGEN
284 VOLVO
290 XPENG

LABO Auto Plus LABO

Présent dans la majorité de nos fiches techniques, le pictogramme "Labo Auto Plus" indique que les mesures (vitesse maxi, accélérations, reprises, consommations, poids, contenance du coffre) ont été effectuées par nos essayeurs sur l'autodrome de Montlhéry. Lorsque les voitures n'ont pas été éprouvées sur notre piste d'essais, la mention « Données constructeur » le signale sur la fiche. Les valeurs de consommation (« mixte » au lieu de « moyenne ») et d'accélération (« 0 à 100 km/h » au lieu de « 1000 m D.A ») sont alors exprimées différemment. Lorsqu'un modèle est affecté par un "malus au poids", nous avons ajouté le montant de ce malus à celui de la taxe CO_2.

ABARTH

Les échappements qui pétaradent, chez Abarth, c'est fini ! Le bras sportif de Fiat a fait une croix sur le moteur thermique. Pour l'heure, le Scorpion s'occupe de deux modèles, les 500e et 600e. Les puristes peuvent aller se recoucher...

Abarth
2-10, Boulevard de l'Europe
78093 Poissy
Tél : 01 30 16 76 15
Abarth.fr

500e Turismo

Beaucoup de bruit, mais...

Basée sur la Fiat 500 électrique, l'Abarth 500e gagne en puissance mais pas en autonomie.

La première Abarth électrique reprend la base de la 500e, la passe à 155 ch, se dote d'un kit carrosserie musclé, et peut même, en option, recevoir un générateur de bruit. Ce dernier imite le son d'un moteur thermique. Amusant au début... Mais rapidement agaçant. Il est heureusement déconnectable. Les performances, elles, n'ont rien de vraiment décoiffant, et la puce se montre bien plus policée que par le passé. Mais elle est aussi plus confortable et son châssis est plus rigoureux. A l'intérieur, l'Alcantara et les sièges sport donnent le change. Mais le tarif est trop élevé pour une autonomie si réduite.

Présentation sympa
Châssis rigoureux

Tarif élevé
Perfs et autonomie en berne

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 900 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	155 ch
Couple	235 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/40 R 18
BATTERIE	lithium-ion 42 kWh
COFFRE	200 dm³
POIDS	1381 kg
L x l x h (en m)	3,68 x 1,69 x 1,52
VITESSE MAXI	155 km/h
1 000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h15 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

600e 51 kWh 240 ch Turismo

Le plus gros des scorpions en attente

Abarth s'attaque désormais aussi à la "grosse" Fiat électrique, la 600e. En passant entre les pinces du Scorpion, la 600e gagne un spectaculaire kit de carrosserie : bouclier agressif, grandes jantes, aileron... Malheureusement, le travail est moins flatteur à l'intérieur, qui hérite de quelques touches sportives, mais peine à justifier un tarif très élevé. Avec 240 ch (voire 280 ch en option), les performances sont bien là, d'autant que l'autobloquant mécanique permet de mieux passer les chevaux. Mais pour les sensations, on repassera. Et l'autonomie est en chute libre.

Abarth a retravaillé l'ambiance : baquets, Alcantara, volant... Mais la finition déçoit, vu le tarif.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	NC
MOTEUR	Electrique
Puissance	240 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm³**
POIDS	1625 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,81 x 1,56
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	6s2
TEMPS DE CHARGE	27 mn (rapide) 5h45 (11kW)
AUTONOMIE	322 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★½☆☆

Charisme à l'italienne
Performances

Tarif élevé
Autonomie limitée

Le kit carrosserie agressif cache surtout une partie technique revisitée, avec 240 ch électriques !

AIWAYS

Le constructeur chinois décline son catalogue en deux modèles : un SUV à l'allure classique et une version au profil plus athlétique. Pour assurer son avenir incertain en Europe, la marque se concentre sur les ventes internationales en dehors de la Chine.

Aiways France
30 boulevard Pasteur
75015 Paris
Tél : 0176351152 contact@ai-ways.fr
https://www.ai-ways.fr/

U5 204 ch Prime

Entrée prometteuse

Commercialisé depuis 2021, le Aiways U5 fait partie de la nouvelle vague des SUV électriques "Made in China". Son tarif était son principal argument mais il n'a plus droit au bonus. Son point fort c'est son équipement très complet (caméra 360°, conduite autonome de niveau 2...). Sans compter son habitabilité, encore meilleure que celle d'une limousine. Sous le capot, les 204 ch font le job et la batterie de 63 kWh permet au U5 de parcourir 334 km. Pas mal ! Dommage alors que son comportement routier soit en retrait de la concurrence et que sa finition ne soit pas plus soignée.

Habitacle spacieux
Autonomie intéressante

Motricité sur sol mouillé
Pas de boîte à gants

Le Aiways U5 peut parcourir jusqu'à 358 km en ville, de quoi voir venir. Les performances sont suffisantes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 990 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	563 dm³
POIDS	1797 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,87 x 1,70
VITESSE MAXI	165 km/h
1 000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide) 10h (Wallbox 6,6 kW)

LES ÉTOILES ★★★☆☆

U6 218 ch

Un style plus à la mode

Trois ans après le lancement de l'U5, Aiways a dévoilé l'U6. Facturé 1000 € de plus que son frangin, l'U6 se distingue par son profil de sportif. Ce dernier veut en effet surfer sur la vague très à la mode des SUV coupés. A notez que la silhouette particulière n'impacte pas trop sur l'espace aux places arrière. Seul le coffre apparaît un peu décevant. Côté technique, le chinois bénéficie d'un moteur électrique un peu plus puissant que celui de l'U5. Pour le quotidien, les 218 ch suffisent. La batterie de 63 kWh, elle, est identique à celle de l'U5 mais l'autonomie annoncée de 405 km s'avère un peu optimiste...

Comme chez Tesla, l'intérieur plutôt sympa se révèle très épuré.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46990 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	218 ch
Couple	315 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20
BATTERIE	lithium-ion 63 kWh
COFFRE	510 dm³
POIDS	1796 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,88 x 1,64
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	6h40 (11kW) 33h (secteur)

LES ÉTOILES ★★★☆☆

Look plus agressif
Places arrière pratiques

Charge rapide limitée à 90 kW
Image de marque

L'U6 mise sur son originalité pour séduire : notez les petits détails liés à l'aérodynamique au niveau des spoilers avant et arrière.

ALFA ROMEO

Après la sortie du Tonale, Alfa Romeo s'attaque au marché ultra concurrentiel des SUV citadins avec son Junior. Disponible en 100% électrique ou en essence micro-hybride, ce dernier aura pour mission de redynamiser les ventes de la marque.

Alfa Romeo
2-10, Boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 01 30 16 70 00
www.alfaromeo.fr

Giulia 2.0 TB 280 AT8 Q4 Veloce

Regard séducteur

Cette fois-ci, le restylage de la Giulia se voit, notamment au niveau des blocs optiques (full led matricielle) et de la calandre inspirée de celle du Tonale. D'autre part, la berline profite d'une superbe finition Veloce disponible avec l'ensemble des moteurs. Ici, le puissant 2.0 turbo essence de 280 chevaux ne manque pas de souffle. Le 0 à 100 km/h est abattu en 5s2 ! Un chiffre rendu possible grâce à la transmission intégrale (Q4) livrée d'office et l'excellente boîte auto. à 8 rapports. Sur la route, la belle offre un séduisant compromis confort/tenue de route. Seul hic: la sonorité trop discrète du 2.0.

+ Style raffiné
Performance

- Sonorité décevante
Son prix

Malgré les grosses roues de 19", la très élégante Giulia reste confortable, y compris sur les petites routes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 600 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	175 g/km + 22 380 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	280 ch à 5250 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1643 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,88 x 1,45
VITESSE MAXI	240 km/h
1000 m D. A.	25,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Giulia 2.9 V6 520 AT8 Quadrifoglio

Physique d'athlète

La plus sportive des Giulia a profité, elle aussi du récent restylage. Et rassurez-vous, cette sublime Quadrifoglio possède toutes les caractéristiques d'une vraie sportive. Elle embarque un moteur V6 de 520 ch à la mélodie très convaincante, notamment pour les badauds, car à l'intérieur, ça manque un peu de vocalises. Sachez que dorénavant, cette déclinaison est uniquement disponible en version boîte auto. à 8 rapports. Si cette dernière s'avère peu réactive en conduite sportive, au quotidien, elle remplit parfaitement son rôle et se révèle douce et agréable ! Pour info, le 100 km/h est abattu en 4s5.

+ Moteur/boîte
Sonorité du V6
Plaisir de conduite

- Agilité

La Quadrifoglio se distingue par ses disques de freins en céramique carbone et les quatre sorties d'échappement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	100 400 € - 40 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	228 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2891 cm³
Puissance	520 ch à 6500 tr/mn
Couple	600 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 285/30 R 19
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1730 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,88 x 1,44
VITESSE MAXI	307 km/h
1000 m D. A.	23,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	11,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Giulia 2.2 D 160 AT8 Sprint

Une référence

En entrée de gamme diesel et pour tout de même un prix de 50 600 €, la Giulia attaque avec un 2.2 turbo de 160 ch. Outre la sonorité du quatre cylindres un peu trop présente dans l'habitacle, les performances tout à fait convenables et les excellentes prestations routières de la belle italienne s'avèrent toujours d'actualité. En effet, la direction ultra directe et les roues arrière motrices disponibles de série sur toute la gamme rendent cette Giulia particulièrement plaisante à conduire. D'autre part, quelles que soient les circonstances, la consommation reste raisonnable. En moyenne, tablez sur un petit 6,6 l/100 km.

+ Moteur doux et disponible
Boîte AT8 convaincante

- Sonorité du 2.2 D
Espace aux places arrière

Accès et démarrage mains libres, jantes de 17", caméra de recul et projecteurs bixénon sont au menu de la finition de base Sprint.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 600 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2143 cm³
Puissance	160 ch à 3250 tr/mn
Couple	450 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	388 dm³**
POIDS	1631 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,44
VITESSE MAXI	220 km/h*
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Junior Elettrica 156 ch Speciale

La doublure italienne

Avec son inédit Junior, Alfa se lance pour la toute première fois dans la catégorie des SUV citadins électriques. Accord de groupe oblige, le SUV italien est bâti sur la même plateforme que les Citroën C3 Aircross, DS 3, Fiat 600, Opel Mokka, Jeep Avenger et sans oublier le Peugeot 2008 ! Cependant, le SUV italien se distingue par son style à la fois élégant et sportif. Une vraie réussite esthétique. Ici, le Junior est motorisé par un moteur électrique de 156 ch, alimenté par une batterie de 54 kWh. L'ensemble permet de parcourir en moyenne 325 km. Et si le Junior fait preuve d'une belle agilité, son amortissement manque néanmoins de tenue.

On a connu mieux chez Alfa. L'habitacle très classique aurait mérité un meilleur traitement de faveur...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm³
POIDS	1600 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	27 mn (rapide) 5h45 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Look séduisant
Autonomie suffisante

- Prix salé
Amortissement perfectible

Dommage, le comportement routier est quelque peu entaché par des mouvements de caisse trop prononcés.

Giulia 2.2 D 210 AT8 Q4 Veloce

Diesel haute performance

Trois versions composent la finition Sportive Veloce. Le modèle essence de 280 ch et les deux déclinaisons diesel. Et quel diesel ! Obligatoirement couplé à la transmission intégrale Q4, le gros 2.2 (210 ch) bénéficie également de l'excellente boîte automatique à 8 rapports. Une combinaison gagnante qui permet de se faire plaisir sur la route sans se ruiner à la pompe. En moyenne et selon nos mesures, comptez 6,7 l / 100 km. Cette superbe et très séduisante version Veloce se distingue notamment par ses jolies jantes de 19" et sa sellerie cuir sport avec surpiqures rouge.

+ Moteur très agréable
Tenue de route

- 61 100 € (hors malus)
Moteur diesel bruyant

Uniquement disponible avec la transmission 4x4, cette version optimise la motricité par tous les temps.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61100 € - 12 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2143 cm³
Puissance	210 ch à 3500 tr/mn
Couple	470 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1748 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Junior Elettrica 280 ch Veloce

L'élégance racée

Dans sa version Veloce 100 % électrique de 280ch, le Junior fait preuve d'une fougue impressionnante, qu'il canalise avec brio grâce à un différentiel autobloquant et un châssis affûté. Direction incisive, roulis contenu, essieu arrière réactif au lever de pied… tout concourt à une conduite vivante et précise. Mais cette fougue a son revers : avec une batterie de 51 kWh, l'autonomie peine à convaincre, surtout à ce niveau de prix. Quant à l'espace intérieur, il se révèle mesuré, confirmant le parti pris dynamique de ce SUV au charme indéniable.

+ Performances
Comportement

- 270 km d'autonomie
Prix peu compétitif

L'autonomie est très moyenne mais la charge rapide est correcte : 27 min à 100 kW maxi.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46900 € - 1 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	280 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm³
POIDS	1650 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,51
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	27 mn (rapide) 5h45 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Junior Ibrida DCT6 Q4 136 ch

Montée en compétence

Ici, l'Alfa Romeo Junior Q4 opte pour une transmission intégrale. Le SUV emprunte la technologie au Jeep Avenger 4xe avec un moteur essence 1.2 turbo de 136 ch et deux moteurs électriques de 29 ch. Cette transmission semi-permanente améliore l'adhérence sur sol glissant, mais n'est pas du tout adaptée au tout-terrain. Facturée environ 1 700 € de plus qu'une version 2 roues motrices, cette déclinaison cible surtout ceux qui évoluent en région montagneuse. Le confort et l'insonorisation progressent et la consommation reste raisonnable (5,2 l / 100 km selon Alfa). En revanche, l'espace arrière est limité et le coffre réduit à 340 dm³.

Sur la neige, le Junior Q4 fait preuve d'une bonne adhérence. En revanche, au delà des 90 km / h, la transmission bascule en 4x2.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37001 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 190 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136
Couple	NC
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	340 dm³
POIDS	1500 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	206 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Motricité
Comportement routier

Places arrière
Détails de finition

Tonale 1.5 Hybrid 130 TCT Sprint

Costume sur mesure

Le Tonale a débarqué en 2022 sur le créneau des SUV compacts où il s'est retrouvé confronté à des adversaires de taille (Audi Q3, BMW X1, Mercedes GLA...). Pour séduire, l'italien mise sur son style raffiné. Même chose à l'intérieur où le Tonale avance un habitacle cossu, et une dotation très complète. Cela dit, certains détails de finition manquent de justesse. On est également déçus par la modularité (pas de banquette coulissante). Sous le capot de cette version hybride, le 1.5 turbo essence modère sa consommation (7,4 l / 100 km) mais l'ensemble moteur / boîte manque hélas, de réactivité et de douceur.

Le Tonale hérite de la même plate-forme que le pépère Jeep Compass mais son comportement routier est plus agile.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 200 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 469 cm³
Puissance	130 ch à 5 750 tr/mn
Couple	240 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1619 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Style séduisant
Prestations routières

Détails de finition
Boîte peu réactive

Junior eDCT6 136 ch Ibrida

Pour mieux tailler la route

Egalement disponible en hybridation légère de 136 ch, le Junior associe ici, un 1.2 turbo à un système 48V mild hybrid (déjà présent sur d'autres modèles de Stellantis). Sans offrir de grandes sensations, cette motorisation permet de rouler quelques kilomètres en mode électrique mais le réveil du trois-cylindres s'accompagne de quelques à-coups. Dynamique et précis, le SUV souffre toutefois d'un confort perfectible, avec une suspension ferme. À bord, l'ambiance sportive séduit malgré des matériaux inégaux, tandis que l'espace arrière reste limité. En revanche, son coffre de 380 dm³ constitue un véritable atout.

L'agrément du 1.2 Hybride à faible allure manque de justesse mais la conso de 6,1 l / 100 km de moyenne, reste raisonnable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	109 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136
Couple	230
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1369 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Consommation attrayante
Coffre

Places arrière
Agrément en ville

Tonale 1.5 Hybrid 160 VGT TCT Veloce

Léger manque de souffle

Dès les premiers tours de roue, la seconde version micro-hybride disponible sous le capot du Tonale fait forte impression. En effet, le 1.5 turbo essence de 160 ch se caractérise par sa douceur mais surtout, sa technologie hybride permet de rouler plusieurs dizaines de mètres en tout électrique. En revanche, dès que le rythme augmente, le manque de réactivité de la mécanique se fait ressentir à cause d'un turbo un peu trop flemmard. Gênant lors des relances... Fort heureusement, le Tonale offre de très bonnes prestations routières, grâce à sa direction précise, son train avant réactif et ses prises de roulis maîtrisées.

Le 1.5 turbo essence micro-hybride 160 affiche une consommation de 7,4 l / 100 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 500 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1469 cm³
Puissance	160 ch à 5750 tr/mn
Couple	240 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1632 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	193 km/h
1 000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Douceur à basse vitesse
Comportement routier

Relances peu réactives
Prix

Tonale Plug-in Hybrid Q4 280 Veloce

Dans la cour des grands

Au sommet de la gamme Tonale, trône la version hybride rechargeable de 280 ch (cumulés). Ici, le moteur turbo-essence (180 ch) est épaulé par un moteur électrique (122 ch), lui même alimenté par une batterie rechargeable de 15,5 kWh. Mais surtout, la batterie offre la possibilité de parcourir (selon le constructeur) 69 km sans consommer une seule goutte de sans-plomb. D'autre part, à l'usage, cette mécanique nous a plutôt convaincu par sa douceur, même si le moteur essence a parfois tendance à mouliner un peu. En revanche, attention à l'addition qui explose de 10 000 € face à la version micro-hybride de 160 ch...

Situé sous le plancher, le moteur électrique empiète sur le volume de coffre.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**58800 €** - 10 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	32 g/km - **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	280 ch cumulés
Couple	430 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/40 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	320 dm³
POIDS	1904 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	206 km/h*
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

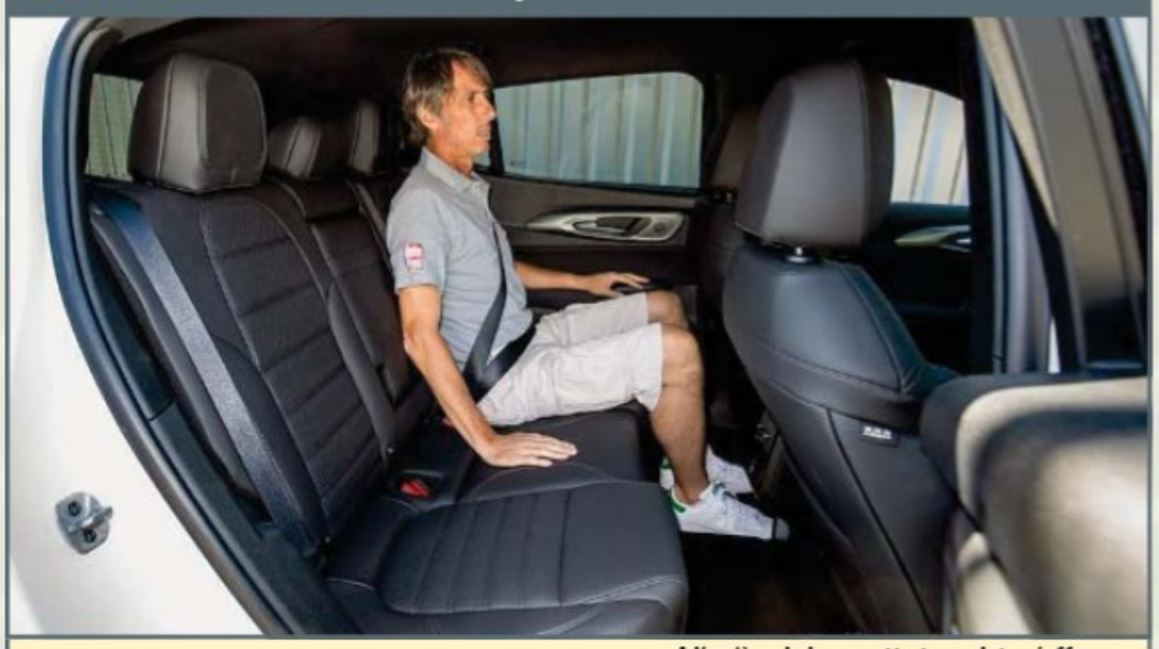
LES ÉTOILES ★★★½☆

+ Agrément mécanique
Autonomie en 100 % électrique

- Volume de coffre
Tarif élevé

Le Tonale revendique une autonomie en tout électrique de 70 kilomètres.

Tonale 1.6 Diesel 130 ch Sprint



A contre-courant

Avec cette version diesel, le très charmant Tonale a pour ambition de faire de l'oeil à ceux qui roulent beaucoup. Ce dernier est en effet proposé avec le 1.6 Multijet de 130 ch, bien connu chez Jeep et Fiat. Obligatoirement associé à la douce boîte automatique à double embrayage, le quatre cylindres affiche une conso très raisonnable de 6,6 l/100. Et comme, l'Alfa bénéficie d'un réservoir assez conséquent de 55 litres, l'autonomie demeure confortable. Agréable à conduire et plutôt agile, le Tonale aurait néanmoins mérité des suspensions un peu plus abouties afin d'offrir un niveau de confort plus élevé.

+ Conso modérée
Prestations routières
Look

- Confort de suspension

A l'arrière, la banquette trop plate n'offre pas assez de maintien au niveau des cuisses.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**42500 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km **+ 1276 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	320 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1665 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	34,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★½☆

Stelvio 2.0 TB 280 Q4 Veloce

Une santé de fer

Le SUV a profité, tout comme la Giulia, d'une légère mise à jour concernant le style. La face avant et la signature lumineuse ne sont pas sans rappeler celles du Tonale. Sous le capot de cette version essence de 280 ch, on retrouve le très véloce 2.0 turbo de la Giulia. Hormis une sonorité (trop) discrète, le bloc affiche une santé de fer. L'engin abat le 0 à 100 km/h en moins de 6s2, pour une conso moyenne de 10,2l/100 km. Mais surtout, le Stelvio procure des sensations assez rares au volant d'un SUV de ce gabarit et obéit au doigt et à l'oeil en toutes circonstances.

+ Agrément moteur/boîte
Présentation

- Malus assassin
Détails de finition

Comme pour le Tonale, le Stelvio restylé a profité de nouveaux phares dotés de la technologie à led matricielle.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**68800 €** - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	192 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	280 ch à 5250 tr/mn
Couple	400 Nm à 2250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	463 dm³
POIDS	1775 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,91 x 1,68
VITESSE MAXI	230 km/h*
1000 m D. A.	26,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,2 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

Stelvio 2.2 D 160 AT8 Sprint

Plaisir plus accessible

Affichée à 55 800 €, cette version d'entrée de gamme, permet d'accéder à l'un des plus séduisants SUV du marché. Néanmoins, à ce tarif, vous ne bénéficierez ni des sièges en cuir, ni de la navigation... mais la présentation intérieure revue et reprise à la Giulia, séduit. Et on se console aussi avec son petit moteur diesel de 160 ch. Enfin pas si petit que cela, puisqu'il s'agit du fameux 2.2 l qui officie déjà sur les autres versions. Pour ceux qui ont l'habitude de voyager à plusieurs (et chargé), ce modèle peu gourmand en gazole (7,2 l/100 km) se révèle parfois un peu juste, notamment dans les montées.

Pas de sièges en cuir, ni de système de navigation dans cette finition d'entrée de gamme.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55800 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	152 g/km + 3552 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2143 cm³
Puissance	160 ch à 3750 tr/mn
Couple	450 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/65 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	463 dm³
POIDS	1660 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	197 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Autonomie
Look séduisant
Plaisir au volant

Equipement modeste

Avec ses jantes plus modestes de 18" livrées de série sur la finition Sprint, le SUV gagne en confort.

Stelvio 2.9 V6 Q4 Quadrifoglio

Monsieur muscle !

Le SUV bénéficie lui aussi de la fameuse appellation "Quadrifoglio". Sous le capot, on retrouve avec plaisir le très expressif V6 biturbo de 510 ch de la Giulia QV. Ainsi doté, le crossover se transforme en véritable sportive et les chiffres parlent d'eux mêmes, puisque côté accélérations le 0 à 100 km/h est abattu en 3s8, tandis que la vitesse de pointe culmine à 283 km/h ! Le Stelvio étonne également par son comportement routier sécurisant. Grâce à son train avant incisif et à sa direction très directe, le SUV italien fait preuve d'une agilité étonnante et ce malgré son embonpoint (1 830 kg).

Moteur envoûtant
Agilité digne d'une sportive

Habitabilité un peu juste
Malus exorbitant

Comme pour une bonne GT, le Stelvio peut recevoir des freins en carbone-céramique. Une option facturée 8 000 €.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	110900 € - 41 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	267 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2891 cm³
Puissance	510 ch à 6500 tr/mn
Couple	600 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	463 dm³**
POIDS	1830 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,96 x 1,69
VITESSE MAXI	283 km/h
0 à 100 km/h	3s8
CONSOMMATION MIXTE	11,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Stelvio 2.2 Diesel 210 AT8 Q4 Veloce

Toujours aussi séduisant

Le Stelvio met en avant les petites mises à jour opérées récemment, concernant le style mais aussi la technologie embarquée. Ce dernier se dote désormais d'un combiné d'instrumentation numérique de 12,3" personnalisable. Par ailleurs, le système d'infodivertissement évolue et dispose de nouvelles fonctions. Pour le reste, le Stelvio reste fidèle à lui-même : c'est l'un des SUV les plus agréables à emmener, grâce à son excellent comportement et son agilité étonnante dans les virages. Un peu bruyant, son 2.0 diesel se révèle assez sobre (7,1l / 100 km).

Finition et technologie améliorées
Agrément de conduite

Moteur un peu sonore
Evolutions timides

Cette version "Veloce" ne manque de rien : sellerie cuir, projecteurs bi-xénon directionnels, suspensions pilotées...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66300 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	158 g/km + 5105 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2143 cm³
Puissance	210 ch à 3500 tr/mn
Couple	450 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	463 dm³
POIDS	1836 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,92 x 1,65
VITESSE MAXI	209 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

ALPINE

Alors que l'A110 s'apprête à tirer sa révérence avec deux ultimes déclinaisons, l'A290 fait son entrée sur les routes. Mais c'est surtout l'A390 qui marque un tournant majeur pour Alpine : premier crossover de la marque, il symbolise sa transition vers l'électrique.

Société des automobiles Alpine
40, avenue de Bréauté
76 200 Dieppe
Tél : 0176 86 3150
alpinecars.com

A290 GT 180 ch

Moins chère et plus fun

En plus d'être moins onéreuse, cette A290 premier prix se révèle plus sympa à mener dans les virages. On valide !

À 38 700 € (hors bonus), l'Alpine A290 180 ch devient l'Alpine la plus accessible, avec 3 000 € d'écart avec la version 220 ch. Certes, elle perd 40 ch et un peu de couple en accélération, mais conserve le même châssis. Elle hérite également de la même batterie de 52 kWh mais l'autonomie grimpe ici à 380 km, selon Alpine. Moins percutante en ligne droite, elle se révèle néanmoins plus joueuse en virage grâce à des pneus moins adhérents que l'A290 de 220 ch. Au final, malgré quelques équipements en moins, cette A290 s'impose comme le choix le plus sympa et pertinent de la gamme.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**38 700 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 3000 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	180 ch
Couple	285 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	275 dm³**
POIDS	1479 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s4
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h40 (11kW)
AUTONOMIE	380 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Plaisir au volant
Autonomie en hausse
Présentation

- Prix encore élevé

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

A290 GTS 220 ch

L'électrique en quête de sportivité

Sous la pression des normes CO_2, les GTI disparaissent peu à peu, tentant une résurgence électrique plus ou moins convaincante. Après l'Abarth 500e et la Mini SE, l'Alpine A290, héritière de la R5 E-Tech, débarque sur le marché avec un châssis affûté, un design aussi musclé que charmant et jusqu'à 220 ch sous le capot. Agile et vivante (0-100 km/h en 6,9 s), elle pêche néanmoins par une motricité perfectible. Son autonomie de 265 km (mesurée par le laboratoire Auto Plus) et sa recharge rapide séduisent, mais son prix, trop proche de la Mini SE John Cooper Works, ternit quelque peu le tableau.

A bord, l'ambiance sportive se mêle à une finition flatteuse et à une dotation assez riche en version haute GTS.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**44700 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 3000 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	220 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	275 dm³
POIDS	1505 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h40 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Confort

- Trop chère
Autonomie

Châssis efficace, direction précise, suspensions fermes mais jamais cassantes, l'A290 est une réussite. Seul hic, l'absence d'un autobloquant.

A110

Le compromis parfait

Châssis réactif, précis et équilibré : l'A110 a un tempérament de feu et se montre même un peu trop vive dans le rapide !

Ami-chemin entre une Lotus Elise, ultra-légère et vive mais spartiate, et une Porsche Cayman, raffinée mais plus lourde en entrée de virage, l'A110 a trouvé un compromis idéal. Assez cossue tout en restant svelte, elle accélère aussi fort que l'allemande alors qu'elle développe 48 ch de moins, et se montre quasi aussi réactive et précise que l'anglaise dès que ça tourne (moteur arrière). En outre, la boîte auto EDC (imposée) est rapide et l'amortissement digère parfaitement les routes bosselées. Hélas : les coffres sont tout petits et il n'y a aucun rangement à bord.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 000 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	153 g/km + 3784 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm³
Puissance	252 ch à 6000 tr/mn
Couple	320 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/40 ZR 18 - 235/40 YR 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	185 dm³
POIDS	1 106 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,80 x 1,26
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	24,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Châssis exceptionnel

- Pas de boîte manuelle
Peu pratique

A110 GTS

Une dernière avant la fin

Pour cette sublime version GTS, Alpine monte d'un cran les possibilités de personnalisation. Bien évidemment, tout cela a un coût...

L'A110 GTS remplace les versions S et GT en combinant le châssis de l'une au raffinement de l'autre, tout en conservant le moteur de 300 ch. Affichée à partir de 79 500 €, elle peut recevoir un kit aéro inspiré de l'A110 R, des jantes GT Race de 18 pouces chaussées de Michelin Pilot Sport Cup 2 et des freins Brembo. Le catalogue Atelier propose cinq nouvelles teintes, dont le Bleu Paon et l'Orange Acropolis du catalogue Héritage, ainsi que trois finitions mates inédites pour une personnalisation exclusive. Sur la route, le plaisir de conduite s'annonce toujours aussi jouissif....

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79 500 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	158 g/km + 5105 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm³
Puissance	300 ch à 6 300 tr/mn
Couple	340 Nm à 2 400 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/40 R 18 - 235/40 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	185 dm³**
POIDS	1119 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,80 x 1,25
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s2
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Compromis idéal
Personnalisation
Futur collector

- Surcoût de 14 500 €

A110 R 70

Joyeux anniversaire

Alpine célèbre les 70 ans de la marque via cette très exclusive A110 R 70, limitée à seulement 770 exemplaires. Dérivée de l'A110 R Turini, elle hérite du 1.8 turbo de 300 ch (et 340 Nm), situé sous la lunette arrière en carbone. Son exclusivité se traduit par des logos « A70 » et une personnalisation particulièrement poussée : dix teintes de carrosserie, quatre harmonies intérieures et des éléments en carbone peints. Dotée de pneus Michelin PS CUP 2 et d'étriers Brembo en sept couleurs, elle arbore un habitacle tricolore et des sièges baquets inédits. Affichée à 122 500 €, elle surpasse l'A110 R Turini de 16 500 €.

A l'intérieur, la R 70 se distingue par des coloris assortis et de sublimes sièges en fibre de carbone.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	122 500 € - 18 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	156 g/km + 4543 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm³
Puissance	300 ch à 6300 tr/mn
Couple	340 Nm à 2400 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/40 R 18 - 245/40 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	185 dm³**
POIDS	1084 kg
L x l x h (en m)	4,26 x 1,80 x 1,24
VITESSE MAXI	285 km/h
0 à 100 km/h	3s9
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Look
Prestations sur piste
Amortissement

- Prix exclusif

L'A110 R 70 dispose de suspensions réglables spécifiques. Très abouties, ces dernières raviront les amateurs de pilotage sur piste.

ASTON MARTIN

Malgré un engagement assidu en compétition, Aston Martin n'est pas en grande forme financière. L'arrivée de la Vanquish constitue la principale nouveauté de la gamme, en attendant les prochains essais de la nouvelle Vantage roadster et de la supercar Valhalla.

Aston Martin Paris
23, avenue Franklin
Delano Roosevelt
75008 Paris
Tél : 01 40 75 20 85
astonmartin.com/fr

DB12

De fond en comble

La DB12 constitue une grosse évolution de la DB11 et cela se ressent tout de suite derrière le volant!

Derrière un style proche de la DB11, la DB12 évolue de fond en comble. La GT anglaise change 80 % de ses composants par rapport à sa devancière et cela se voit au volant. Derrière une impression de confort, le coupé anglais affiche un dynamisme inattendu. Les changements de cap deviennent bien plus réactifs et la rigueur du châssis permet d'adopter un gros rythme avec une insolente facilité. La DB12 laisse le privilège du V12 à sa grande soeur Vanquish et partage son V8, avec la toute dernière Vantage. Son implantation reculée au maximum participe à l'agilité et ses 680 ch en font un redoutable coureur de fond.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	235 966 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	276 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3982 cm^3
Puissance	680 ch à 6000 tr/mn
Couple	800 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 21 - 325/30 R 21
RESERVOIR	78 litres
COFFRE	262 dm^3
POIDS	1788 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,98 x 1,30
VITESSE MAXI	325 km/h
0 à 100 km/h	3s6
CONSOMMATION MIXTE	12,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Polyvalence
Comportement en progrès
Confort

- Plus de V12

Vantage V8

Coup de boost

Depuis le printemps 2024, la Vantage monte en puissance. Son style gagne en agressivité avec notamment des phares plus épais et une nouvelle calandre plus large. Il faut dire que le V8 biturbo a davantage besoin d'air en passant de 510 à 665 chevaux. Avec un couple de 800 Nm, ce bloc d'origine Mercedes devient une véritable tornade. Son punch à mi régime impressionne et incite à la prudence sur chaussée humide. Le châssis revu pour l'occasion devient plus sportif, avec un différentiel et des amortisseurs pilotés. Le dynamisme et l'efficacité générale y gagnent largement, même si il manque encore une pointe de ressenti.

La planche de bord est inédite et 100% britannique... moderne mais surtout ultra-raffinée. Que des matériaux nobles.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	199664 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	274 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3982 cm^3
Puissance	665 ch à 6000 tr/mn
Couple	800 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 21 - 325/30 R 21
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	235 dm^3
POIDS	1745 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,98 x 1,28
VITESSE MAXI	325 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	12,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Punch mécanique
Châssis revu
Caractère exclusif

- Tarif conséquent

L'Aston Martin Vantage évolue profondément pour tenter de se rapprocher de la référence Porsche 911.

Vanquish V12

Le souffle du fauve

Une toute nouvelle base technique et un moteur profondément revu : le coupé coiffant la gamme classique d'Aston Martin se donne les moyens de ses ambitions. Son V12 est peut-être loin d'offrir les envolées de son homologue atmosphérique de chez Ferrari, mais ses deux turbos et son couple de remorqueur suffisent à plisser l'asphalte. La sonorité métallique et l'étonnante allonge jusqu'à près de 7 000 tr/min s'ajoutent à son punch meurtrier et à sa poussée phénoménale. Le châssis rigoureux tempère les ardeurs de cette bouillante mécanique. Son train avant costaud et son arrière fidèle permettent d'adopter un rythme de très dynamique GT.

La présentation est exemplaire. Aston a conservé de véritables commandes physiques, plus pratiques au quotidien.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	389244 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	312 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	5204 cm^3
Puissance	835 ch à 6500 tr/mn
Couple	1000 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35/R 21 - 325/30 R 21
RESERVOIR	82 litres
COFFRE	248 dm^3
POIDS	1910 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 2,05 x 1,29
VITESSE MAXI	345 km/h
0 à 100 km/h	3s3
CONSOMMATION MIXTE	13,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Moteur explosif
Comportement plaisant
Polyvalence

Tarif indécent

La Vanquish coiffe la gamme des Aston Martin à moteur avant et marque un énorme progrès par rapport à sa devancière.

Valkyrie

Extraordinaire!

Voici sans aucun doute la voiture la plus extrême vendue dans le commerce. Après une gestation difficile, la Valkyrie s'offre à quelques très rares privilégiés. Rentrer à son bord impose quelques sacrifices tant son châssis et ses formes générales rappellent celles d'un prototype des 24 Heures du Mans. Une fois installé, son pilote découvre alors un tout autre monde : celui de la course et du circuit. il y a d'abord ce V12 qui pousse avec une violence jamais vue et hurle sa rage à près de 11 000 tr/min dans une sonorité d'ancienne Formule 1. Il y a ensuite son incroyable efficacité qui vous comprime les côtes en virage. I-NOU-BLIABLE!

Concept incroyable
Technologie
Sensations

Usage très limité

Il y a plus de chance d'apercevoir une étoile filante dans le ciel qu'une Valkyrie sur la route. Il faudra alors faire un voeu!

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25000000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	543 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6500 cm^3
Puissance	1155 ch à 10600 tr/mn
Couple	900 Nm à 6000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	265/35 R 20 - 325/30 R 21
RESERVOIR	NC
COFFRE	NC dm^3
POIDS	1355 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,93 x 1,07
VITESSE MAXI	355 km/h
0 à 100 km/h	2s5
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

DBX 707

Gentleman sportif

Désormais uniquement proposé dans la version vitaminée 707, l'imposant SUV anglais muscle son jeu pour se rapprocher de ses rivaux les plus sportifs. Attelés à une boîte automatique à neuf rapports renforcée pour l''occasion, le V8 biturbo de 707 ch joue bien volontiers les bourrasques et téléporte l'ensemble dans un grondement évocateur. Toujours aussi bien équilibré et doté d'un freinage conséquent, le SUV Aston reste un modèle d'agilité et d'efficacité, malgré son poids conséquent. Enfin, si l'habitacle fait dans le cosy et le luxe sportif, l'interface embarquée est désormais dépassée. Mais le tarif, lui, reste salé.

Freinage
Equilibre du châssis
Présentation/finition

Equipement numérique daté

Le DBX 707 étonne par son efficacité et séduit par l'energie déployée par son V8 de 707 ch.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	252101 € - 70 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	309 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3982 cm^3
Puissance	707 ch à 6000 tr/mn
Couple	900 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	285/35 R 23 - 325/30 R 23
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	638 dm^3
POIDS	2245 kg
L x l x h (en m)	5,04 x 2,00 x 1,68
VITESSE MAXI	310 km/h
0 à 100 km/h	3s3
CONSOMMATION MIXTE	13,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

AUDI

Après des années de disette, la gamme Audi fleurit de nouveautés ! Des thermiques d'une part, dans les gammes Q5 et A5, et des électriques, évidemment, avec l'arrivée des Q6 et A6 e-tron. Hélas, des icônes (TT et R8) ont aussi quitté le catalogue.

Audi France
11, avenue de Boursonne
02601 Villers-Cotterêts Cedex
Tél : 03 23 73 80 80
www.audi.fr

A1 Allstreet 35 TFSI 150 S tronic Allstreet

Mini Q2

A bord de l'A1, le design taillé à la serpe, les reliefs très travaillés et les grands écrans séduisent.

Pour 1830€ de plus que la version 3 cylindres 116 ch à boîte automatique, l'A1 Allstreet passe au "4 pattes" de 150 ch. Un moteur aux reprises bien plus toniques et à la sonorité plaisante, mais pas beaucoup plus gourmand grâce au système de coupure de la moitié des cylindres à faible charge. On apprécie alors d'autant mieux les capacités routières de cette A1 que l'on pourrait résumer à un Q2 en réduction. D'ailleurs, les tarifs s'en approchent, surtout que la finition unique Allstreet laisse la part belle aux options pour s'assurer du standing attendu...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33570 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³**
POIDS	1205 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,76 x 1,49
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	8s2
CONSOMMATION MIXTE	6,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Performances
Consommation

Prix
Options

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

A1 Allstreet 30 TFSI 116 Allstreet

Chère aventure...

L'Allstreet n'est plus proposée qu'en une seule finition... Qui débute à près de 30 000 € !

Avec le remaniement de la gamme A1 en 2025, le petit 95 ch n'est plus disponible sur l'Allstreet. Pas grave : quitte à rouler dans une Audi A1 surélevée et aux bas de caisse protégés, autant éviter ce moteur qui manque de brio. D'autant que l'on profite d'un bon compromis confort / efficacité et d'un habitacle chaleureux et moderne. Reste que l'addition est salée sur ce 30 TFSI. L'unique finition Allstreet n'autorise plus, de série, les équipements premium des anciennes versions. Désagréable, quand les tarifs sont déjà si élevés...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29840 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³**
POIDS	1140 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,76 x 1,49
VITESSE MAXI	198 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Prestations correctes
Equipement

Tarif copieux
Manque de noblesse moteur

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

A1 Sportback 25 TFSI S tronic 7 95 Design

Une Audi concentrée

Le moteur d'entrée de gamme essence fait le job, sans plus. La boîte auto. S tronic optionnelle améliore déjà les relances.

Le ticket d'entrée de la marque aux anneaux, c'est elle ! La gamme de la citadine A1 a été légèrement remaniée en 2022, mais l'essentiel est toujours là. Pas donnée, l'A1 Sportback a pour elle un style anguleux et moderne, dehors comme dedans, même si certains plastiques durs font un peu tâche à l'intérieur. Le 3 cylindres 95 ch d'entrée de gamme n'est pas un foudre de guerre mais sait se montrer sobre. On préfèrera miser sur la boîte automatique à 7 rapports, bien plus valorisante que les 5 rapports de la boîte manuelle livrée d'office. Quitte à devoir encaisser le surcoût de 1 900 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29130 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5000 tr/mn
Couple	175 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³
POIDS	1182 kg
L x l x h (en m)	4,03 x 1,74 x 1,41
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	34,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

Ambiance intérieure
Prestations globales

Performances justes
Détails de finition

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

A1 Sportback 30 TFSI 116 Design

Surcoût raisonnable

Le surcoût à finition équivalente par rapport à la version 95 ch est vite oublié au regard de l'agrément de conduite.

Pour seulement 1010 € de plus que le moteur d'entrée de gamme, cette version ajoute 15 ch et une boîte à six rapports. Pas de quoi transformer l'A1 en foudre de guerre, d'autant que le manque de reprises en sixième n'en fait pas une véritable autoroutière, et la sonorité typique du moteur 3 cylindres manque un peu de noblesse pour certains amateurs de premium. Mais l'auto assure un confort de conduite certain, d'autant qu'elle se montre bien amortie et silencieuse. A bord, on retrouve la finition sérieuse de la planche de bord, en dépit de quelques plastiques durs et brillants.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28240 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 310 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³**
POIDS	1 115 kg
L x l x h (en m)	4,03 x 1,74 x 1,41
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	9s5
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation
Technologie
Agrément de conduite

- Détails de finition

A1 Sportback 35 TFSI 150 S tronic S line Plus

La plus homogène

Le 4 cylindres, silencieux et économe, sied bien mieux à cette citadine premium.

Un 3 cylindres sobre et discret, c'est bien, mais un 4 cylindres reste plus approprié sur une citadine chic et ultra-moderne telle que l'A1. D'autant qu'avec 150 ch et la boîte auto. (imposée), l'agrément et les performances sont au rendez-vous. En outre, grâce au système de coupure de la moitié des cylindres à faible charge, l'appétit reste contenu, tout comme le malus. On apprécie par ailleurs le bon compromis confort/efficacité du châssis, et la présentation soignée de la citadine, surtout avec les deux écrans servant à l'instrumentation et au système multimedia. Reste à accepter le prix, franchement indécent pour une citadine.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38840 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³
POIDS	1235 kg
L x l x h (en m)	4,03 x 1,74 x 1,41
VITESSE MAXI	222 km/h*
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort d'utilisation
Performances
Technologie

- Prix

A1 Sportback 30 TFSI 116 S tronic S line

Du velours !

A bord, l'A1 fait dans l'originalité et le high-tech. Dommage que certains plastiques durs déçoivent.

Le 1.0 TFSI de 110 ch peut être associé à la boîte auto robotisée S Tronic à 7 rapports. De quoi gagner en facilité d'utilisation et transformer l'A1 en vraie petite routière, d'autant que la transmission se montre rapide et douce dans l'ensemble. On lui reprochera toutefois de sélectionner trop rapidement les rapports supérieurs. La rançon d'une gestion orientée vers l'économie, gage d'un appétit relativement contenu. Cela dit, il est toujours possible de choisir le mode Sport, plus agréable quand on est pressé ou en retard, ou tout simplement pour augmenter le confort de conduite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32840 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³**
POIDS	1135 kg
L x l x h (en m)	4,03 x 1,74 x 1,41
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort de conduite
Douceur à l'usage

- Gestion de boîte typée éco
Détails de finition

A1 Sportback 40 TFSI 207 S tronic S line

La GTI secrète

Avec 352 dm³, le coffre de l'Audi A1 se situe dans la bonne moyenne du segment.

Avec ce gros 2.0 TFSI de 207 ch forcément lié à la finition S Line, l'ultra-chic A1 se met au sport. Les performances sont sensationnelles et la boîte auto ultra-rapide convient parfaitement. En revanche, avec un tel niveau de puissance sur les roues avant, gare aux pertes de motricité sur sol humide. Cette citadine haut de gamme impressionne aussi par ses technologies de pointe servant à la fois l'info-divertissement et les aides à la conduite actives. Dommage que l'ambiance high-tech soit un peu gâchée par quelques matériaux "cheap" indignes d'une Audi, surtout à ce niveau de prix.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36430 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 2918 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	207 ch à 4600 tr/mn
Couple	320 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³**
POIDS	1360 kg
L x l x h (en m)	4,03 x 1,74 x 1,44
VITESSE MAXI	245 km/h
0 à 100 km/h	6s5
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Présentation

- Prix
Motricité sur le mouillé

A3 Sportback 30 TFSI 116 Design

Anguleuse

Depuis le restylage, l'A3 récupère à nouveau des moteurs thermiques en entrée de gamme.

La compacte d'Audi ose un style anguleux, surtout à l'intérieur. L'ambiance fait sensation avec un design en relief et un écran d'instrumentation numérique, une planche de bord cossue et une moquette épaisse. Dommage que quelques plastiques durs détonnent, en particulier en haut des contre-portes arrière. Depuis le récent restylage, la gamme de l'A3 réintègre les moteurs thermiques. L'entrée de gamme 30 TFSI est désormais assurée par un quatre cylindres de 1.5 L, qui sied bien mieux à cette chic berline que l'ancien 3 cylindres à la sonorité quelque peu roturière. Reste que les relances sont un peu décevantes pour une auto de ce standing.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**34 600 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km **+ 400 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	393 dm³**
POIDS	1360 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,45
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	9s7
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Ambiance intérieure
Comportement serein
4 cylindres

- Performances justes

A3 Sportback 40 TFSI e S line

Électrisante

L'A3 PHEV est performante et sobre, même batterie vide. Mais les tarifs explosent.

Restylée fin 2024, l'Audi A3 propose toujours une motorisation hybride rechargeable. Techniquement, elle reprend un bloc 1.4 turbo essence ultra-sobre (sans la technologie de coupure de la moitié des cylindres), ainsi qu'une boîte auto. S tronic dotée de six rapports. Surtout, avec une capacité de batterie de 13 kWh, l'autonomie en électrique atteint 42 km en ville et sur route. Et batterie vide, donc en hybride, la conso dépasse à peine 7 l / 100 km. Dommage que le système électrique ampute le coffre d'un quart de son volume, et que le prix atteigne des sommets.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**51 850 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	6 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	204
Couple	350
ALIMENTATION	Électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	294 dm³
POIDS	1680 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	227 km/h*
1000 m D. A.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie en électrique
Sobriété en hybride
Performances

- Coffre sacrifié

A3 Sportback 35 TFSI 150 Mild Hybrid S line

Coup de pouce électrique

Dans cette version, l'A3 se montre à la fois performante, douce à l'usage et sobre. Un excellent choix !

En accompagnement de la boîte auto. S tronic améliorant le confort de conduite, le 1.5 TFSI reçoit un alterno-démarreur qui lui file un coup de pouce lors des relances pour réduire son appétit. Déjà qu'il n'est naturellement pas porté sur la boisson grâce à son système de coupure de la moitié des cylindres à faible charge, sa sobriété n'en est que plus remarquable, s'agissant d'un moteur de 150 ch : 6,9 l / 100 km en moyenne. Sachant que notre modèle chaussait de grandes jantes de 18'' , nul doute que les versions d'entrée de gamme (proposées à partir de 35 900 €), feront mieux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**43 030 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km **+ 540 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	393 dm³
POIDS	1 424 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,45
VITESSE MAXI	226 km/h*
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Agrément mécanique
Performances
Sobriété

- Prix

A3 Sportback 45 TFSI e 272 S line

Quelques chevaux de plus

La version 45 TFSI e permet de gagner en performances, mais pas en autonomie.

Si, depuis son récent restylage, l'A3 est de nouveau disponible en version thermique, les deux version hybrides existent toujours. Comme son nom l'indique, la 45 TFSI e est plus puissante que la 40 TFSI e, et atteint ici 245 ch. Seule la puissance du moteur électrique augmente, et passe de 75 à 109 ch. De quoi offrir plus d'agrément au quotidien en mode 100 % électrique, mais aussi plus de performances en mode hybride. Mais cette A3 n'en avait pas vraiment besoin... Et les tarifs explosent, la 45 TFSI e n'étant en plus disponible qu'en finition S line.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**55 900 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	8 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	272
Couple	400
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	294 dm³**
POIDS	1 685 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,45
VITESSE MAXI	237 km/h
0 à 100 km/h	6s3
CONSOMMATION MIXTE	0,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Agrément en mode électrique
Performances en hausse

- Pas plus d'autonomie
Tarifs très élevés

S3 Sportback TFSI quattro 333

S bien raisonnable

Depuis le restylage, l'Audi S3 passe à 333 ch. De quoi accélérer plus fort que ses (rares) rivales grâce à l'allonge de son moteur et à sa boîte auto. rapide. Et Audi a beaucoup travaillé sur la réduction des pertes d'énergies, notamment au niveau du différentiel Quattro Haldex, pour réduire la consommation. Et ça marche : selon nos mesures, elle réclame seulement 8,6 l / 100 km en moyenne. Ce qui ne l'empêche pas d'écoper d'un très gros malus... Pour le reste, le comportement est sain mais le train avant manque de vivacité et d'accroche, et l'arrière de fun.

Digne de la lignée, la S3 se conduit couteau entre les dents mais coude à la portière.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 000 € - 20 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	192 g/km + 67467 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	333 ch à 5600 tr/mn
Couple	420 Nm à 2100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	366 dm³**
POIDS	1610 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	8,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Agrément mécanique
Conso raisonnable

Manque de fun
Malus

RS3 Sportback

Une voix, et des jambes !

Son grand méchant look ne trompe pas : derrière ce regard frondeur et cette immense bouche, se cache le surpuissant 5 cylindres qui a fait sa réputation. Et si sa sonorité semble un peu plus discrète qu'avant, son timbre de voix digne d'un petit V10 envoûte dès les premiers mètres. Surtout, ses accélérations collent aux sièges. Mieux, la transmission a évolué pour une distribution optimale de la puissance qui annihile le sous-virage lors des relances en sortie de courbe. Avec un train avant plus tranchant et précis, le bilan serait parfait. Encore faut-il pouvoir s'acquitter du prix, et du maxi-malus.

La RS3 gagne en efficacité avec une nouvelle transmission qui limite le sous-virage.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75600 € - 28 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	212 g/km + 70000 €
MOTEUR	5 cyl. en ligne, 20S
Cylindrée	2480 cm³
Puissance	400 ch à 5600 tr/mn
Couple	500 Nm à 2250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	265/30 R 19 - 245/35 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	309 dm³
POIDS	1625 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,86 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	22,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Moteur exceptionnel
Transmission

Train avant peu précis
Malus

A3 Allstreet 35 TFSI Hybride 150 Design

Chères talonnettes

L'Audi A3 profite de son récent restylage pour s'offrir une inédite version Allstreet. Dans la lignée des A1 du même nom, elle adopte des codes stylistiques de SUV, avec une garde au sol réhaussée de 30 mm, et des protections de carrosserie. Le tout est surtout esthétique : en l'absence de transmission Quattro ou de véritables renforts, pas question de s'aventurer hors-bitume. Et avec près de 2 000 € de surcoût face à la version Sportback, ça fait cher les talonnettes... Reste que l'A3 garde ses talents : une belle habitabilité, une finition de bon rang, et un moteur micro-hybride efficace.

Le 4 cylindres micro hybride permet de limiter le malus et la conso. Il reste doux.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39980 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	393 dm³**
POIDS	1425 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,82 x 1,47
VITESSE MAXI	221 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Moteur doux et sobbre
Habitabilité
Niveau de finition

Surcoût de l'Allstreet

L'A3 Allstreet est réhaussée de 30 mm. Les roues, plus grandes, comptent pour moitié dans cette croissance.

RS3 Berline 2.5 TFSI

Un 5 cylindres et du coffre

Depuis sa seconde génération, l'Audi RS3 est aussi disponible en version Berline, qui, comme son nom de l'indique pas, est une carrosserie 4 portes avec malle séparée. Elle y perd peut-être sa silhouette compacte caractéristique, mais y gagne un coffre plus généreux. De quoi lui donner des petits airs de RS4... Et son moteur aussi a du coffre : il s'agit encore du 5 cylindres turbo de 400 ch. Mais pour combien de temps ? Il est en effet massacré par le malus, ici maximal. A déguster de toute urgence... A condition de bien sangler les bagages dans le coffre !

Depuis quelques années, la RS3 est aussi disponible avec cette malle séparée. Pratique !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 000 € - 28 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	209 g/km + 70000 €
MOTEUR	5 cyl. en ligne, 20S
Cylindrée	2480 cm³
Puissance	400 ch à 5600 tr/mn
Couple	500 Nm à 2250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	265/30 R 19 - 245/35 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	321 dm³
POIDS	1650 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s8
CONSOMMATION MIXTE	9,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Plus polyvalente
5 cylindres toujours au top

Malus maximal
Plus chère que la 5 portes

S3 Berline TFSI quattro 333

Le bon compromis ?

Vu les tarifs élevés de la RS3, et surtout son énorme malus de 70 000 €, la S3 serait-elle le choix raisonné (mais pas si raisonnable) pour qui veut une A3 sportive ? Force est d'admettre qu'avec son tarif, inférieur au malus seul de la RS3, elle est plutôt bien positionnée. Et avec 333 ch sous le capot, elle ne manque pas d'allonge... Il faudra en revanche accepter de faire un trait sur le fabuleux 5 cylindres de la grande sœur, alors qu'il est en passe de devenir collector. Et le comportement de la S3 est un peu trop placide, et pas vraiment sportif. Un compromis de trop ?

Plus raisonnable que la RS3, cette S3 ne manque pas d'arguments... Mais d'un peu de piment.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63565 € - 20 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	185 g/km + 45990 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	333 ch à 5600 tr/mn
Couple	420 Nm à 2100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	510 dm³**
POIDS	1610 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,82 x 1,42
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	8,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Performances
Tarif et malus vs. RS3

Tarif élevé dans l'absolu
Châssis placide

A3 Berline 30 TFSI Hybride Design

Une A3 à l'économie ?

Restylée, l'A3 est toujours disponible en version Berline tri-corps... Et avec de bons vieux moteurs thermiques. De quoi offrir des moteurs plus accessibles, comme ce 30 TFSI micro-hybridé. Avec 116 ch, il détonne un peu dans l'univers premium de l'A3... Mais, associé ici d'office avec la boîte auto. S tronic à 7 rapports, il fait preuve d'une allonge suffisante... Mais peu enthousiasmante.. Grâce à la micro-hybridation, il limite la casse côté malus écolo : bien vu ! Reste a accepter des tarifs franchement élevés, surtout pour une berline compacte désormais vieillissante malgré le restylage, et peu performante.

Cette version tri-corps de l'A3 hérite d'une malle de 510 dm³. Généreux !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37345 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 190 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	510 dm³**
POIDS	1390 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,82 x 1,42
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

L'A3 la plus accessible
Moteur sobre

Manque de pedigree moteur
116 ch un peu justes

Le 4 cylindres fait le job, mais sans plus. Le prix à payer pour s'offrir une A3 à moins de 40 000 € !

A5 Avant 2.0 TFSI quattro S line

Nom de code

La remplaçante de l'A4 c'est... L'A5 ! Logique ? Pas vraiment, mais Audi a décidé que la future A4 serait, elle, 100 % électrique. Au programme pour l'A5, donc : une toute nouvelle plateforme, toujours des version breaks et berline, et un tout nouvel intérieur ultra-moderne. Il peut en option recevoir un écran pour le passager... Gadget ? Oui, mais ça en jette ! Et la finition est toujours sérieuse. On apprécie aussi un châssis plus rigoureux que par le passé... Mais le poids augmente, et le 2.0 TFSI, ici de 204 ch, n'est plus suffisant. Pire : il entraine un malus conséquent, alors que le tarif n'est déjà pas léger...

Le bloc essence de 204 ch est insuffisant vu la masse... Et il s'attire les foudres du malus.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63570 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	164 g/km + 10574 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	204 ch à 4300 tr/mn
Couple	340 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/40 R 19
RESERVOIR	56 litres
COFFRE	490 dm³**
POIDS	1840 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,86 x 1,46
VITESSE MAXI	242 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	7,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Finition sérieuse
Comportement

Moteur trop juste
Malus et tarifs

L'A5 est en fait la remplaçante de l'A4, ici en version break Avant. Les lignes évoluent en douceur.

A6 Avant e-tron Performance 367 S line

Le progrès et la technique

La nouvelle Audi A6 est 100 % électrique... En attendant l'autre nouvelle Audi A6, qui elle sera thermique ! Perdus ? Normal, Audi l'est un peu aussi, dans ses revirements de stratégie. Toujours est-il que le constructeur propose ici une toute nouvelle berline (ou break dans ce cas) électrique et prometteuse. Autonomie annoncée à plus de 700 km, recharge ultra-rapide, praticité du break, dotation techno futuriste... L'A6 e-tron est aussi performante et plaisante à mener, malgré la masse élevée. Le hic ? Il y en a deux. D'abord, évidemment, le tarif. Mais aussi la finition, décevante.

Autonomie et recharge
Performances

Finition inégale
Tarif élevé

Audi présente son nouveau break électrique ! Au menu : très grande autonomie, high-tech... Et tarifs élevés.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	85560 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	380 ch
Couple	565 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 265/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	502 dm³
POIDS	2260 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,93 x 1,53
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	10 h (11 kW) 21 min (rapide)
AUTONOMIE	713 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

A6 45 TFSI S tronic 265 Business Executive

La guerre des boutons

Sous une robe classique, cette rivale des BMW Série 5 et Mercedes Classe E avance un habitacle spacieux, raffiné et techno. On trouve non seulement un écran tactile pour le système multimedia, mais également pour la commande de chauffage. A défaut d'être aussi facile à utiliser que des boutons classiques, l'interface en met plein les yeux. En essence, la routière passe à la micro-hybridation, ce qui permet, malgré une puissance élevée de 265 ch, de limiter le malus en entrée de gamme. Mais la cavalerie met à l'épreuve l'antipatinage sur le mouillé. Sa remplaçante arrive en 2025.

Performances
Malus
Présentation

Motricité

L'A6 est classique à l'extérieur mais futuriste à bord, malgré son âge. La relève arrive.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 350 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	162 g/km + 6847 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	265 ch à 5250 tr/mn
Couple	370 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	569 dm³**
POIDS	1645 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s8
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

A6 50 TFSI e Business Executive

Entre les mailles du malus

Une routière de 300 ch, plus de deux tonnes, et un malus limité : merci l'hybride rechargeable ! L'idée ici est de proposer une A6 plus performante que les motorisations thermiques, tout en misant sur les économies au quotidien offertes par la bonne quarantaine de kilomètres en mode 100 % électrique possibles. Et, en évitant le malus CO_2, cette 50 TFSI e est quasiment au même prix tout compris que l'entrée de gamme essence 45 TFSI ! Pas de quoi se priver, donc... A moins de lorgner sur un diesel, l'offre mazout étant encore large sur cette A6, et plus économe sur les longs trajets.

L'arrivée de la batterie de 14,4 kWh ampute le coffre : il est donné pour 360 dm³ seulement !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**72440 €** - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	25 g/km **+ 2165 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	299
Couple	450
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	2010 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s2
CONSOMMATION MIXTE	1,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Pas de malus
Intérieur très techno

Poids élevé
Coffre grignoté par la batterie

A6 35 TDI S tronic 163 Business Executive

Choix logique

N'en déplaise aux détracteurs du diesel, un TDI reste un choix judicieux sous le capot d'une A6, surtout si on roule beaucoup. Et quoi qu'il en soit, il reste le moteur le moins cher de la gamme dans cette version 163 ch. Ses performances n'ont rien d'ébouriffantes mais suffisent à déplacer dignement cette spacieuse et confortable berline, et ont le mérite de ne pas perturber le train avant. D'autre part, la boîte auto S tronic, rapide et réactive au besoin en mode Sport, participe au confort de conduite. De quoi accepter une sonorité roturière...

A bord, l'A6 fait la part belle aux écrans, avec plusieurs dalles, dont une dédiée à la clim'.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**60120 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	139 g/km **+ 2197 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	163 ch à 3250 tr/mn
Couple	370 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	569 dm³**
POIDS	1640 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	224 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	4,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Prestations globales
Confort d'utilisation

Sonorité mécanique
Ergonomie tout tactile

A6 55 TFSI e quattro S tronic Compétition

Quotidien électrique

Suivant la tendance, l'A6 cède à l'hybridation rechargeable en mariant un puissant 2.0 TFSI de 252 ch à un moteur électrique de 143 ch. Ce dernier est alimenté par une batterie à la capacité relativement importante de 14,1 kWh. De quoi envisager une quarantaine de km au quotidien sans brûler d'essence, et faire un peu oublier le diesel. Ceci-dit, si l'appétit du moteur thermique batterie vide est annoncé réduit avec à peine plus de 7 l/ 100 km, un bon TDI restera plus économe sur long trajet. Et par ailleurs, le coffre est ici amputé de 130 dm³ par rapport aux A6 classiques.

L'A6 55 TFSI e revendique jusqu'à 55 km d'autonomie électrique. C'est bien mais il y a mieux...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**79750 €** - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	367 ch cumulés
Couple	500 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	2010 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

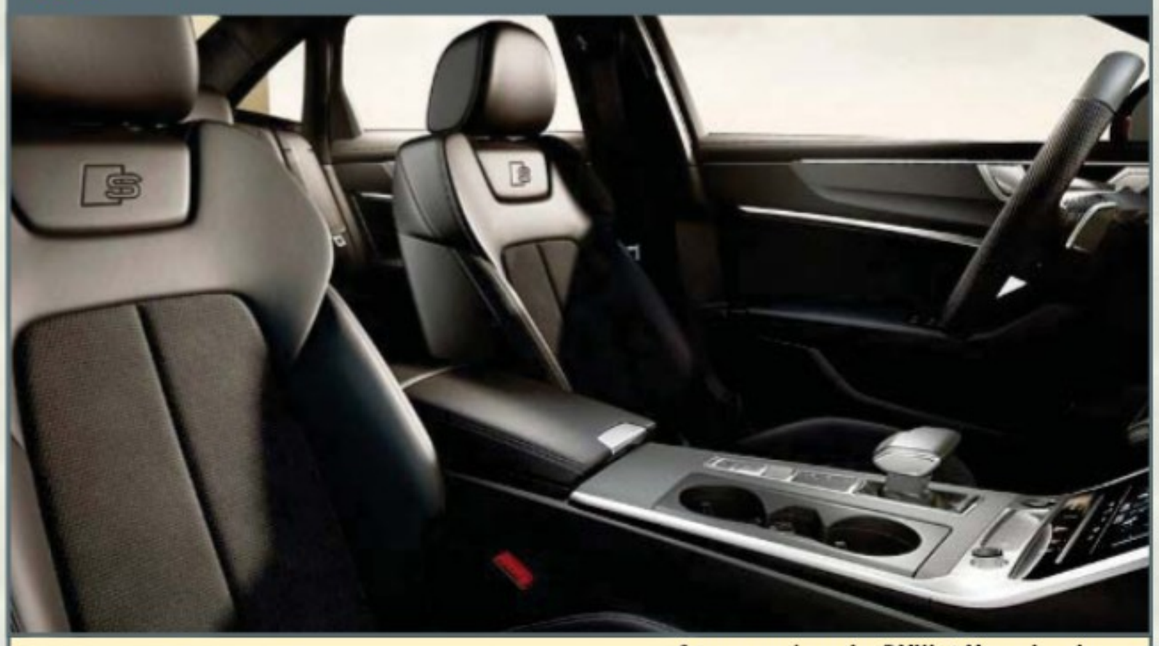
*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Capacité de batterie
Performances

Tarif
Coffre en berne

A6 40 TDI 204 S line



Dans l'ombre

La BMW Série 5 et la Mercedes Classe E ont toutes deux reçu une nouvelle génération en 2023. Ultra-modernes, elles font de l'ombre à l'A6 actuelle... A tort ? La grande routière des anneaux ne manque pas de qualités, avec notamment une qualité de finition quasi intouchable, et un intérieur plus logeable. Ce 40 TDI aurait autrefois été considéré comme le cœur de la gamme. Volontaire au point de malmener le train avant et plutôt sobre, il n'a pas grand chose à se reprocher. Mais il doit aujourd'hui rester dans l'ombre des hybrides rechargeables de la gamme, qui évitent tout malus.

Concurrencé par des BMW et Mercedes plus modernes, l'intérieur de cette A6 reste une référence en qualité de finition.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**65930 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	141 g/km **+ 2439 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	204 ch à 3500 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	569 dm³**
POIDS	1720 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	246 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Moteur performant
Intérieur de qualité

Motricité sur sol mouillé
Malus face à l'hybride rechargeable

A6 45 TDI V6 3.0 245 S line

Bientôt la fin !

Pris en tenaille par le malus CO_2 (9680 €) et celui au poids (2015 €), le V6 TDI est ici en fâcheuse posture.

Oui, il y a encore de la place dans les gammes Audi pour des gros moteurs diesels, comme ce V6 TDI fort de 3 litres de cylindrée, 245 ch et surtout 500 Nm de couple. L'ami des gros rouleurs, surtout qu'il n'est pas particulièrement porté sur la boisson sur autoroute. En revanche, facturé 4850 € plus cher que l'honnête 40 TDI de 204 ch, et affublé d'un volumineux malus, il n'est pas l'ami des porte-monnaies au moment de signer le bon de commande... Qu'il faudra pourtant s'empresser de demander, puisque les heures des 45 et 50 TDI sont comptées, au profit de l'hybride rechargeable.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73680 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	166 g/km + 11695 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2967 cm³
Puissance	245 ch à 3250 tr/mn
Couple	500 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	569 dm³**
POIDS	1900 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s2
CONSOMMATION MIXTE	6,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Agrément du V6 TDI
Parfait pour les gros rouleurs

Tarif et malus face aux autres TDI
Bientôt indisponible

S6 TDI 344

Plaisir inavouable

Bien que roulant au gazole, cette S6 donne du plaisir. Et à allure cool, elle permet de réduire le coût à l'usage.

Le sport en diesel paraît plus que jamais incongru. C'est pourtant un moyen de rouler dans une routière chic de 350 ch sans écoper du malus maximal de 70 000 €. Et de réaliser des économies à la pompe. Tout n'est pas rose pour la nouvelle S6 TDI : la taxe gouvernementale est tout de même très élevée, en partie à cause du malus au poids, et, en conduite sportive, elle boit 13 l / 100 km. Et puis on perd 100 ch par rapport au précédent modèle à essence. Mais la poussée des 700 Nm de couple, la sonorité de V8 à l'échappement (artificielle) et les roues arrière directrices améliorant son agilité donnent du plaisir...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	93320 € - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	185 g/km + 50110 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2967 cm³
Puissance	344 ch à 3850 tr/mn
Couple	700 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	559 dm³**
POIDS	1955 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,89 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s0
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Poussée à mi-régime
Sonorité bien travaillée
Roues arrière directrices

Malus

A6 50 TDI V6 3.0 S line

Le roi est mort...

L'A6 50 TDI représente le sommet de la gamme diesel. Mais elle passera bientôt à la trappe...

Vive le roi ? Sommet de la gamme A6 en diesel (hors S6), le 50 TDI et son V6 biturbo de 286 ch est encore au catalogue, mais n'est plus disponible que sur stock. Il faut dire qu'entre le malus CO_2 qui n'épargne plus les diesel, et le malus au poids qui accable cette lourde berline et sa transmission intégrale, le choix de cette motorisation est financièrement discutable. Pourtant, l'agrément de cette force tranquille est bien présent, et plus probant que les hybrides rechargeables qui le remplacent, du moins sur les grands axes. Mais vu que son avenir en centre-ville est encore plus incertain...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77150 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	170 g/km + 16400 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2967 cm³
Puissance	286 ch à 3000 tr/mn
Couple	620 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	569 dm³**
POIDS	1900 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	6,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Agrément sur les grands axes
Appétit mesuré

Plus de 16 000 € de malus
Bientôt indisponible

A6 Avant 45 TFSI S line

Seul rescapé

Malus compris, cette essence est plus chère que l'hybride rechargeable.

Le malus est passé par là : le 45 TFSI de 265 ch est le seul moteur essence disponible sur l'A6 Avant, sans compter les chers hybrides rechargeables. Il fait appel à la micro-hybridation pour tenter de limiter la casse, mais écope tout de même de près de 8 000 € de seul malus CO_2, sans compter celui au poids... Il revient du coup plus cher que l'hybride rechargeable 50 TFSI e, de puissance supérieure et lui équipé d'une transmission intégrale de série. Son avantage par rapport à l'hybride : un coffre qui n'est pas amputé par la grosse batterie du système PHEV. Dans un break, ça compte !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70980 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	169 g/km + 13874 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	265 ch à 5250 tr/mn
Couple	370 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	544 dm³**
POIDS	1785 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,47
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s9
CONSOMMATION MIXTE	7,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Performances déjà suffisantes
Volume de coffre préservé

Malus conséquent
Tarif pas assez attractif

A6 Avant 50 TFSI e Business Executive

Suite logique

L'autonomie électrique de cette hybride est correcte, mais sans plus. La concurrence fait mieux.

Face à un malus parfois punitif, l'hybride rechargeable vient logiquement prendre la relève dans la gamme de l'Audi A6. Malgré un poids dépassant les deux tonnes, le malus est limité à 3140 €. Pas rien, mais correct à ce prix. L'autonomie électrique annoncée par Audi est d'une soixantaine de kilomètre. Pas mal, mais Mercedes fait bien mieux, et, si rouler en électrique en break allemand est une priorité, la BMW Série 5 Touring se décline désormais en version "à pile". Autre point noir : le coffre est grignoté par la batterie, et dépasse à peine 400 dm³. Faiblard pour un grand break.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75090 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km + 3140 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	299
Couple	450
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	405 dm³
POIDS	2075 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,47
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s3
CONSOMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Malus réduit
Performances suffisantes

- Volume de coffre amputé
Autonomie juste correcte

A6 Avant 55 TFSI e Compétition

Difficile à justifier

Le sommet hybride rechargeable de la gamme A6 Avant est limité à une seule finition, très chère.

La version 55 TFSI e propose de rajouter 68 ch aux 299 ch proposés par la déjà suffisante 50 TFSI e. Une proposition qui pourrait se méditer... Si la structure de gamme Audi ne la contraignait pas à une finition unique, Competition, qui porte son prix d'appel à 82 350 €. Elle est certes alors bien mieux équipée que l'entrée de gamme de la finition inférieure, mais pour plus de 7 000 € d'écart, c'est le minimum syndical. Bref, sauf à vouloir disposer d'une Audi A6 Avant hybride rechargeable au sommet de ses moyens, cette version semble difficile à justifier.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 350 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km + 3140 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	367
Couple	500
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	405 dm³
POIDS	2075 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,47
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s7
CONSOMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Plus de performances
Toujours pas de malus

- Finition unique très chère
Coffre trop petit

RS6 Avant GT

Break, set et match

La légendaire RS6 va bientôt nous quitter, massacrée par les différents malus. Pour fêter son départ dignement, Audi nous a concocté une édition spéciale de son break ultra-sportif : la GT. Au programme : des panneaux de carrosserie en carbone (-15 kg), 30 ch de plus, des jantes et un bouclier spécifiques, et une livrée évoquant les grandes heures d'Audi en course aux États-Unis. Les performances, avec 630 ch, sont ébouriffantes. Mais on est davantage surpris par l'agilité de l'engin, bien aidé par ses nouveaux amortisseurs spécifiques réglables, et malgré les plus de 2 tonnes. Elle va nous manquer ! Le tarif, énorme, atteint les 300 000 € malus compris. Et tous les exemplaires sont vendus...

Cette édition limitée atteint les 300 000 € ! Et tous les exemplaires ont été vendus !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	230000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	277 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	630 ch à 6000 tr/mn
Couple	850 Nm à 2300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/30 R 22
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	544 dm³**
POIDS	2075 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 1,96 x 1,44
VITESSE MAXI	305 km/h
0 à 100 km/h	3s3
CONSOMMATION MIXTE	12,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Performances folles
Agilité surprenante

- Tarif et malus
Bientôt la fin

La livrée évoque les Audi de course en IMSA, aux États-Unis. La carrosserie est en carbone par endroits.

A6 Avant 35 TDI Business Executive

Entrée de gamme logique

Le 35 TDI est l'entrée de gamme de cette Audi A6 Avant. Un choix plutôt rationnel.

Avec la disparition progressive de l'essence, ce 35 TDI constitue ici l'entrée de gamme de l'Audi A6 Avant. Pas illogique pour un grand break routier, certes. Et le 2 litres de 163 ch, certes pas un foudre de guerre quand il s'agit de déplacer les près de 1,8 tonne de ce break allemand, se sort dignement de la tâche qui lui a été assignée. Et sa conso raisonnée, logiquement couplée à des émissions de CO_2 contenues, lui évite un trop fort malus, ici contenu à 2 909 €. Mais le 40 TDI, pas beaucoup plus lourdement taxé et plus performant, lui fait de l'ombre... Pour 3 780 € de plus.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63050 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2909 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	163 ch à 3250 tr/mn
Couple	370 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	544 dm³**
POIDS	1785 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,47
VITESSE MAXI	224 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances suffisantes
Gros malus évité

- Manque de brio
Tarifs élevés

A6 Avant 45 TDI quattro Business Executive

Départ regretté

Un grand break Audi, un V6 TDI de 3 litres et 245 ch... Quoi de mieux pour déménager d'un bout à l'autre de la France ?

Comme sur la berline, les deux V6 diesels de l'A6 Avant sont en fin de parcours. Il faut admettre que la fin de carrière de ces gros diesels n'est pas une vraie surprise. Avec la masse importante de ce grand break à la transmission intégrale Quattro imposée (1 975 kg soit 3 140 € de malus au poids) et ses 15 736 € de malus CO_2, il n'est évidemment pas facile de les justifier face à des hybrides rechargeables à peine plus chers, et à l'avenir en ville plus certain. Mais les talents autoroutiers de ces deux V6 manqueront à l'arsenal de ce grand break taillé pour les longs trajets...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74580 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	171 g/km + 18876 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2967 cm³
Puissance	245 ch à 3250 tr/mn
Couple	500 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	544 dm³**
POIDS	1975 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,47
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s4
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Agrément sur grands axes
Coffre préservé face aux hybrides

- Malus conséquent
Fin de parcours annoncée

A6 Avant 40 TDI 204 S tronic S line

L'inévitable break...

La ligne de l'A6 Avant est très dynamique, avec une surface vitrée qui s'amincit vers l'arrière et une lunette très inclinée.

Affiché 2930 € plus cher que la berline, l'Avant propose un volume de chargement suffisant (544 dm³), mais un break Mercedes Classe E reste plus logeable (590 dm³). Cela dit, on apprécie les parois planes et les dossiers qui se rabattent quasi à plat. Par rapport au 35 TDI, ce "40" augmente encore le confort de conduite sur autoroute grâce à ses 41 ch de plus. Mais le surcoût de 3780 € paraît élevé. Et ses 400 Nm de couple peuvent entraîner des pertes de motricité à l'accélération, surtout sur le mouillé. La transmission Quattro est proposée pour 2900 € de plus... Et un malus plus élevé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68530 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	148 g/km + 3586 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	204 ch à 3500 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	544 dm³
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,47
VITESSE MAXI	214 km/h*
1000 m D. A.	30,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Présentation moderne
Douceur mécanique

- Motricité sur le mouillé
Manque d'agilité

A6 Avant 50 TDI S line

Cohérent mais sur le départ

La remplaçante de l'A6 arrive. Peu probable que les diesels performants restent au programme...

Si on ne compte pas la plus sportive S6 Avant, cette A6 Avant 50 TDI est ce qui se fait de mieux en termes de break diesel chez Audi. L'A6, malgré le poids des ans, est toujours une référence à l'intérieur, alors que son coffre est plus logeable que certaines concurrentes. Et que dire de ce V6 TDI de 286 ch, à part qu'il lui sied comme un gant... Malheureusement, comme tout le haut de gamme diesel de l'A6 (et pas qu'elle), il est voué à une disparition très prochaine. La fin d'une époque pour Audi. Et la nouvelle génération de l'A6 arrive. Le diesel sera-t-il encore de la partie ?

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79750 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	174 g/km + 23709 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2967 cm³
Puissance	286 ch à 3000 tr/mn
Couple	620 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	544 dm³**
POIDS	1965 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 1,89 x 1,47
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Break séduisant et pratique
Moteur performant et agréable

- Malus important
Bientôt plus au catalogue

S6 Avant TDI

Réconcilier l'irréconciliable

Cette S6 Avant est une proposition intéressante... Mais matraquée par le malus et bientôt indisponible.

Du diesel, du sport, un grand break... En voilà, des contradictions à réconcilier ! Mais l'Audi S6 Avant y arrive plutôt bien. Certes, le V6 diesel n'a pas les vocalises d'un moteur essence plus noble, mais ses capacités de mise en vitesse ne sont jamais en doute. Et avec ses roues arrière directrices, la S6 Avant est plus agile qu'il n'y paraît. Un plaisir pour connaisseurs... Connaisseurs qui vont devoir se presser. Comme le reste du haut de gamme diesel chez Audi (et ailleurs), l'avenir de cette S6 est fortement menacé, et il y a fort à parier qu'elle sera remplacée par une hybride.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	95 920 € - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	190 g/km + 66665 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2967 cm³
Puissance	344 ch à 3850 tr/mn
Couple	700 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	73 litres
COFFRE	544 dm³**
POIDS	2095 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,89 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s1
CONSOMMATION MIXTE	7,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

V6 TDI performant
Break pratique
Agilité insoupçonnée

Bientôt indisponible

RS e-tron GT

Tonnerre mécanique ?

Récemment restylée, la RS e-tron GT est plus rapide que jamais. Mais à quel prix !

Comme la Porsche Taycan dont elle dérive, l'Audi e-tron GT a été revue récemment. Outre de discrets changements esthétiques, on note surtout l'apparition de nouvelles batteries et nouveaux moteurs. Sur cette version RS, la puissance atteint désormais 856 ch avec le mode Overboost, et 775 ch le reste du temps. Suffisant.. Le 0 à 100 km/h est désormais expédié en moins de 3 secondes. Mais attention, à trop jouer, l'autonomie pourrait tomber sous les 300 km. Heureusement, l'architecture en 800V veille au grain, avec des charges rapides annoncées en moins de 20 mn (de 10 à 80 %). Efficace !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	162 400 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	775 (856 boost) ch
Couple	865 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	265/35 R 21 - 305/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	350 + 85 dm³
POIDS	2395 kg
L x l x h (en m)	4,99 x 1,97 x 1,42
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	2s8
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	560 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances
Finition

Autonomie en conduite sportive
Tarif astronomique

S e-tron GT Base

Anti Tesla

Ultra-raffinée, puissante et élégante, l'e-Tron GT a été profondément revue en 2024.

Vous trouvez les Tesla Model S trop exotiques ou pas assez chics ? Audi propose une alternative avec l'e-Tron GT, il faut l'avouer plus raffiné à bord. Côté performances, les 680 ch (avec l'Overboost) assurent des accélérations canon. Aussi, le catalogue d'options prévoit des roues arrière directrices (2300 €) pour dynamiser le comportement, et des suspensions pneumatiques pour gommer les irrégularités de la route. Hélas, faute de hayon, le coffre est peu pratique. Surtout, l'autonomie moyenne devrait progresser depuis son restylage et l'arrivée d'une plus grosse batterie, qui peut en plus charger très vite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	128250 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	591 (680 boost) ch
Couple	740 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	245/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	350 + 85 dm³
POIDS	2385 kg
L x l x h (en m)	4,99 x 1,97 x 1,42
VITESSE MAXI	245 km/h
0 à 100 km/h	3s4
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	605 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Raffinement extrême
Performances

Autonomie juste
Options coûteuses

A8 60 TFSI e Avus

Vaisseau admirable

Evoluer dans un silence absolu, c'est possible avec cette A8 hybride rechargeable !

Restylé, le vaisseau amiral d'Audi s'est offert de nouveaux projecteurs avants, reconnaissables à un inédit décroché en partie inférieure. Si la version hybride rechargeable annonce une soixantaine de km en tout électrique, nos essais en révèlent plutôt quarante. Et une fois la batterie vide, le V6 essence consomme environ 8 l / 100 km. Pas si mal compte-tenu du niveau de raffinement extrême de cette auto, qui se montre par ailleurs assez efficace en virage, du moins avec les roues arrière directrices optionnelles, silencieuse et merveilleusement bien amortie. Un fier porte-drapeau... Mais attention au malus au poids, avec 2,4 tonnes !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	142 349 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	43 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	462
Couple	700
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	390 dm³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	5,19 x 1,95 x 1,48
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	2,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Autonomie électrique
Performances
Confort royal

Prix

ABT XGT 5.2 V10

Cadeau piquant

Pour fêter la fin de carrière de la légendaire Audi R8, le préparateur spécialisé ABT lui offre, en guise de cadeau de départ, cette version extrême. Le mot n'est pas usurpé : l'ABT XGT est tout simplement une R8 GT2 de course vaguement homologuée pour la route. N'en attendez aucune civilité : direction à peine assistée, pédale de freins ultra-dure, accès difficile, température infernale, bruits assourdissants... Mais quelle sensation de piloter un tel engin sur route ouverte ! Le V10 atteint ici 640 ch, largement suffisant pour transformer cette R8 en missile à tête chercheuse. Addictif... Mais aussi très exclusif. Les 29 exemplaires préparés s'échangent pour 600 000 €, hors malus.

Tout dans la XGT demande un effort de la part de son pilote. Mais le jeu en vaut la chandelle !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	600000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	394 g/km + 70000 €
MOTEUR	10 cyl. en V, 40S
Cylindrée	5204 cm³
Puissance	640 ch à 8000 tr/mn
Couple	550 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	305/30 R 19 - 315/30 R 20
RESERVOIR	83 litres
COFFRE	dm³
POIDS	1400 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 2,00 x 1,29
VITESSE MAXI	310 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	17,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Vraie voiture de course
V10 de feu
Sensations uniques

Tarif extravagant

Sa carrosserie taillée pour la piste annonce la couleur : cette bête de course est à peine homologuée.

A8 50 TDI 286 Avus

Cet excellent V6 TDI est à terme condamné par le malus, qui dépasse ici les 45 000 € !

Axe majeur

Depuis l'apparition des hybrides rechargeables, le moteur 3.0 TDI a perdu de nombreux amateurs, d'autant qu'il écope d'un malus élevé. Dommage, car sa consommation assez raisonnable sur autoroute a de quoi séduire encore les gros rouleurs. Et l'agrément mécanique demeure élevé : non seulement la sonorité est agréable, mais avec 286 ch, et 600 Nm de couple dès 1250 tr/mn, ce V6 n'a aucun mal à relancer efficacement l'auto, pourtant relativement lourde. Pour oublier son poids (qui aggrave son malus) sur la route et améliorer la maniabilité en ville, les roues arrière directrices sont là aussi conseillées.

Sobriété
Confort

Poids
Ergonomie

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	123785 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	183 g/km + 45888 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2967 cm³
Puissance	286 ch à 3500 tr/mn
Couple	600 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	82 litres
COFFRE	516 dm³**
POIDS	2095 kg
L x l x h (en m)	5,18 x 1,95 x 1,49
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s9
CONSOMMATION MIXTE	7,0 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

A8 Limousine 60 TFSI e Avus

Avec 5,32 m de long, l'A8 Limousine n'est pas facile à stationner. L'option roues arrière directrices est indispensable.

Le prix du confort

Légèrement restylé en 2022, le vaisseau amiral d'Audi, long de 5,32 m dans cette variante Limousine, excelle en matière de confort aux places avant comme aux places arrière. Au volant, l'agréable sensation d'onctuosité est renforcée ici par la présence d'une mécanique hybride rechargeable à la fois douce et puissante avec ses 462 chevaux. Outre les performances et l'agrément offerts par le moteur 3.0 V6 turbo essence, la batterie, d'une capacité utile de 14,4 kWh, qui alimente le petit moteur électrique (136 ch) permet de limiter le malus et de rouler en mode 100% électrique sur près de 45 km.

Agrément moteur
Confort royal
Equipement

Gabarit XXL

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	148949 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	43 g/km + 12980 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	462 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/40 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	434 dm³
POIDS	2500 kg
L x l x h (en m)	5,32 x 1,95 x 1,49
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	24,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,3 l/100 km

LABO Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Q2 30 TFSI 116 Design

Fin de carrière

Le petit mais coûteux Q2 est désormais en fin de carrière, après un restylage en 2021. La qualité des matériaux et des assemblages reste exemplaire mais la place est comptée au niveau des jambes. Le coffre lui, est dans la moyenne du segment. En entrée de gamme essence, on retrouve le 3 cylindres 1.0 turbo. Il est particulièrement sobre, suffisamment performant, et se montre souple à l'usage. Mais la sonorité typique détonne dans une Audi... Surtout à ce prix. Les tarifs approchent des 35 000 €, et cette entrée de gamme 116 ch est cantonnée au premier niveau de finition, pas toujours au standing attendu d'une Audi.

L'entrée de gamme Q2 est certes mieux équipée qu'avant mais son prix dépasse désormais largement les 30 000 € !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34480 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm³**
POIDS	1250 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	197 km/h
0 à 100 km/h	11s2
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Finition soignée
Comportement sain

- Performances justes
Prix/équipement

SQ2

300 ch sous le capot

Sous ses airs paisibles de SUV relooké, le SQ2 risque d'en surprendre plus d'un : avec son moteur 2.0 emprunté à la S3, il développe 300 ch et atteint le 1000 m D.A. en 25s3, bien aidé par la motricité de la transmission intégrale, et la rapidité de la boîte S tronic ! Et s'il ne faut évidemment pas s'attendre à la précision d'une GTI, la direction se montre franche et le châssis dynamique, voire joueur avec un postérieur qui accepte volontiers de glisser au lever de pied. En outre, le SQ2 se montre plutôt doux à l'usage. Reste à accepter un confort ferme et un tarif dépassant désormais les 120 000 €, malus inclus !

Le SQ2 est capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en moins de 5 s !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58150 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	193 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	300 ch à 5300 tr/mn
Couple	400 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	376 dm³
POIDS	1558 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Accélérations
Motricité
Présentation

- Budget et malus

Q2 35 TFSI 150 S tronic Design

Vertueux Q2

Le moteur "35" de 1.5 de cylindrée utilise moult technologies visant à réduire la consommation, et notamment la coupure automatique de la moité des quatre cylindres à faible charge. On dispose donc d'un tonus appréciable typique d'un moteur turbo de 150 ch sans que l'appétit n'explose. Notez qu'on a le choix entre la boîte manuelle, agréable à manier, et cette S tronic qui facilite la vie au quotidien. Le plaisir est cher mais grand d'autant que le Q2 régale aussi par le dynamisme de son châssis. Dommage que quelques trépidations se fassent sentir sur routes dégradées.

La planche de bord est tirée à quatre épingles. On en attend pas moins dans un SUV citadin à plus de 35000 € !

Les chiffres

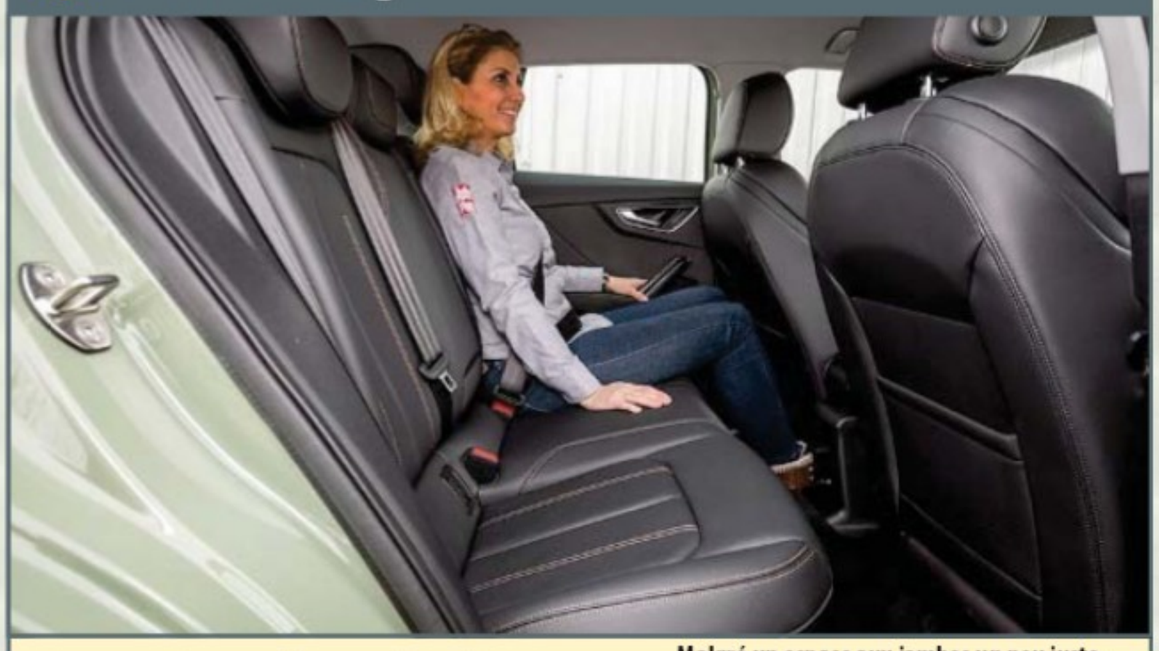
PRIX - PUISSANCE FISCALE	38650 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1172 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm³
POIDS	1370 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément mécanique
Consommation

- Suspension trépidante
Prix

Q2 30 TDI 116 Design



Question de calcul

Affiché "seulement" 1 910 € plus cher que le 1.0 turbo essence de même puissance, le 1.6 TDI peut être rentabilisé sans trop attendre, même si un calcul en fonction des km parcourus chaque année s'impose pour savoir si c'est un bon choix. Toujours est-il que cette mécanique, souple à bas régime et suffisamment performante pour effectuer de longs trajets, sied à merveille au Q2. Avec une suspension un peu plus prévenante sur autoroute, les voyages seraient parfaits. Pour le reste pas de surprise : comportement serein et finition soignée sont au rendez-vous.

Malgré un espace aux jambes un peu juste, les passagers arrière sont bien installés sur une banquette idéalement creusée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36390 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	116 ch à 3250 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm³
POIDS	1417 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Surcoût du diesel raisonnable
Performances honnêtes
Douceur à l'usage

- Suspension ferme

Q2 35 TDI 150 quattro S tronic S line Plus

Cher, le m2...

Pour les gros rouleurs qui souhaitent un confort de conduite élevé, le Q2 propose le 2.0 TDI dans une variante 150 ch, désormais impérativement associée à une boîte automatique S tronic. Cette dernière peut être combinée, comme sur ce modèle d'essai, à la transmission intégrale Quattro. Forcément, avec un tel cocktail, le Q2 fait preuve d'une polyvalence à faire pâlir ses grands frères. Mais il le fait payer au prix fort, avec des tarifs dépassant les 50 000 € en finition haute et malus compris. Compte tenu de son format de citadine, ça fait vraiment cher le m2...

Dénommée "35", la version 2.0 TDI 150 ch n'est plus proposée qu'en boîte auto. et peut être associée à la transmission quattro.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 440 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 2918 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm³
Puissance	150 ch à 3500 tr/mn
Couple	340 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	376 dm³
POIDS	1587 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Performances
Douceur d'utilisation
Transmission 4x4

- Prix indécent

Q3 40 TFSI quattro S tronic Avus

GTI surélevée

Seul modèle essence à disposer de la transmission Quattro, le Q3 40 TFSI et son 2.0 turbo de 190 ch offrent à la fois des accélérations sportives et un comportement routier serein quelles que soient les conditions climatiques. Malheureusement, en 2025, gros moteur essence et lourde transmission intégrale ne font pas bon ménage. Résultat : près de 30 000 € de malus ! Une absurdité qui menace l'avenir à court terme de ce moteur, qui n'est désormais plus disponible qu'en finition Avus, la plus chère, ce qui fait grimper encore le tarif. Les 80 000 € sont alors dépassés, malus compris ! Le prix à payer pour disposer d'un SUV performant chez Audi.

Gros moteur essence, transmission intégrale : il n'en fallait pas tant pour exciter le malus, qui approche 30 000 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 900 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	178 g/km + 29 373 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm³
Puissance	190 ch à 4200 tr/mn
Couple	320 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/45 R 19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/627 dm³
POIDS	1751 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D. A.	30,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Performances
Comportement sûr

- Malus
Consommation

Q3 35 TFSI 150 Mild Hybrid S tronic Design

Registre intéressant

Rival du BMW X1 et du Mercedes GLA, le Q3 avance un style agressif, une planche de bord futuriste avec un large écran et un espace intérieur correct. Cette version 35 TFSI reçoit un 1.5 turbo essence doux à l'usage, suffisamment performant, discret et peu gourmand. Mieux : avec la rapide boîte auto. S tronic (+1420 €), il gagne une micro-hybridation réduisant encore son appétit, même s'il n'évite pas un malus à plusieurs milliers d'euros. Pour ne rien gâter, le châssis se veut sécurisant tout en préservant une certaine agilité. Reste que les sensations de conduite sont filtrées et l'amortissement toujours un peu ferme.

Le 1.5 TFSI peut couper la moitié de ses cylindres à vitesse stabilisée pour gagner en sobriété.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 310 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	150 g/km + 3119 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	507/627 dm³
POIDS	1546 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation soignée
Moteur talentueux
Boîte auto. douce

- Sensations filtrées

RS Q3 2.5 TFSI quattro S tronic

Dragster baroudeur

Audi a eu la drôle d'idée de glisser sous le capot de son petit baroudeur le bouillant 5-cylindres turbo de la RS3. Le résultat donne le frisson, tant la sonorité rauque de ce moteur et ses accélérations fulgurantes détonnent à bord d'un SUV. En outre, le freinage fait preuve d'endurance malgré le poids de l'engin. Et la transmission Quattro se montre efficace et joueuse en faisant varier la répartition du couple entre les deux essieux (jusqu'à 100% vers l'arrière !). Avec un roulis un peu mieux maîtrisé et une direction plus consistante à rythme soutenu, le bilan serait parfait... Si on met de côté l'inévitable malus.

Avec son 5 cylindres turbo de 400 ch sous le capot et un châssis rabaissé, le Q3 se prend pour un sportif.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73 870 € - 28 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	217 g/km + 70 000 €
MOTEUR	5 cyl. en ligne, 20S
Cylindrée	2480 cm³
Puissance	400 ch à 5 850 tr/mn
Couple	480 Nm à 1 950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 19
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	366 dm³**
POIDS	1 655 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,85 x 1,58
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s8
CONSOMMATION MIXTE	8,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Sonorité du 5-cylindres
Performances
Freinage

- Châssis/direction

Q3 35 TDI S tronic S line

Le style séduit, plus encore sur cette finition S line dotée d'un traitement sportif.

Grand rouleur

Le 2.0 TDI 150 s'adresse surtout aux gros rouleurs, car le surcoût par rapport au moteur essence de même puissance dépasse les 3000 €. D'un autre côté, son couple important à bas-régime offre un confort de conduite supérieur et, au besoin, la boîte S tronic l'aide à braver les difficultés. Et sa faible conso l'aide à limiter la casse au malus. Côté comportement, le Q3 se montre sécurisant et offre même un soupçon de dynamisme au prix d'une suspension un peu ferme mais qui ne dérangera pas les passagers, bien lotis notamment à l'arrière. Par ailleurs, le coffre est grand et une banquette coulissante permet d'en d'augmenter le volume.

Les chiffres

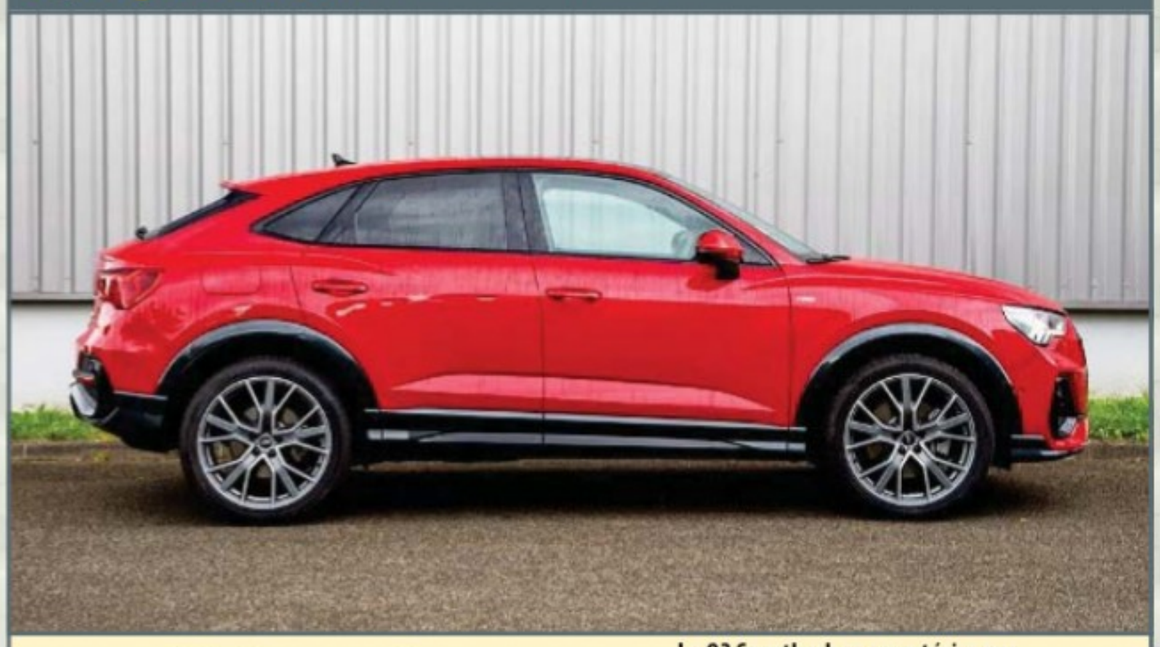
PRIX - PUISSANCE FISCALE	49990 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 1966 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	340 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/627 dm³
POIDS	1652 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	7 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation moderne
Habitacle fonctionnel

- Tarif face à l'essence
Tendance ferme

Q3 Sportback 35 TFSI S tronic S line



Le Q3 Sportback se caractérise par un profil "coupé" très tendance mais aussi une hausse de prix coquette.

Coupé à la mode

Rival du BMW X2, le coupé Sportback s'affiche environ 2 500 € plus cher que le Q3 classique. Pas de compromis lié au style : à moins de devoir charger souvent des armoires, le volume de coffre sous la tablette est inchangé et la garde au toit suffisante pour les passagers de 1,80 m, malgré une baisse de 3 cm. Et bien sûr, on retrouve un mobilier moderne et tiré à quatre épingles. Sans être aussi dynamique que le BMW, ce Q3 est plaisant à mener. Côté essence, ce 35 TFSI est performant, doux, et peu gourmand. En entrée de gamme, il est disponible en traction simple et boîte manuelle, pour environ 1 500 € de moins.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49010 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	151 g/km + 3331 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	507/612 dm³**
POIDS	1605 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Style tendance
Espace intérieur préservé
Performances

- Supplément face au Q3

Q3 40 TDI 200 quattro S tronic S line

La soute à bagages du Q3 est volumineuse : de 507 jusqu'à 627 dm³ une fois la banquette avancée.

Qui peut le plus...

Si le TDI 150 apporte un confort de conduite élevé, cette version "40" boostée à 200 ch offre encore plus d'aisance. Forcément associée à la transmission Quattro et à la boîte S tronic, elle fait du Q3 une vraie machine à avaler les kilomètres, au prix d'un gros malus ici. Une espèce en voie de disparition. Et bien sûr, on retrouve un habitacle vaste et fonctionnel (banquette coulissante), une insonorisation soignée et un amortissement ferme sans être inconfortable. Enfin, l'équipement est complet ici avec une présentation chic, de l'Alcantara étendu à la planche de bord, un grand GPS et une commande vocale évoluée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 550 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	181 g/km + 37 081 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	200 ch à 3600 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R18
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	507/627 dm³**
POIDS	1735 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	225 km/h
0 à 100 km/h	7s3
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Facilité d'utilisation
Equipement

- Tarif/malus

Q3 Sportback 40 TFSI quattro S line

Ce Q3 Sportback 40 TFSI quattro n'est disponible qu'en finition S line et Avus.

Le mieux est son ennemi

En haut de la gamme essence du Q3 Sportback trône ce 40 TFSI fort de 190 ch. Un supplément de puissance qui n'est pas déplaisant. Mais attention, passer du 35 au 40 TFSI est une très grande marche. En effet, si cette version de 190 ch ajoute la transmission intégrale Quattro, elle demande plus de 8 000 € supplémentaires ! Une paille comparée au malus qui se rapproche des 35 000 €, entre le CO_2 et le poids ! Un choix totalement déraisonnable donc. SI voulez vraiment un Q3 Sportback plus performant, le 40 TDI est tout aussi plaisant, mais il évite une partie du malus. Le futur Q3 III fera probablement l'impasse sur ces moteurs.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 225 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	180 g/km + 33 895 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	190 ch à 4200 tr/mn
Couple	320 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/612 dm³**
POIDS	1695 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	7s4
CONSOMMATION MIXTE	7,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Performant et plaisant
Habitabilité préservée

- Uniquement en finition haute
Tarif et malus

RS Q3 Sportback 2.5 TFSI

Fantaisie hors de prix

Pour un peu moins de 2 000 € de supplément, l'incongru Audi RS Q3 peut se faire Sportback, avec une chute de pavillon façon SUV coupé. Pas de supplément de sportivité, mais cette brute à peine déguisée n'en avait pas besoin ! Avec le 5 cylindres mélodieux issu de la RS3, il bouscule bien des sportives au décollage... Des sensations uniques, portées en plus par un châssis agile et réussi. Revers de la médaille, le malus est ici maximal, et porte le prix total de ce SUV compact à plus de 145 000 €. Ce RS Q3 n'était déjà pas rationnel, il en devient absurde. Dommage, cette fantaisie était appréciable...

Ligne de SUV coupé ou non, le RS Q3 reste jouissif... Mais son prix et le malus le musèlent.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75 810 € - 28 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	218 g/km + 70000 €
MOTEUR	5 cyl. en ligne, 20S
Cylindrée	2480 cm³
Puissance	400 ch à 5850 tr/mn
Couple	480 Nm à 1950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/612 dm³**
POIDS	1775 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,86 x 1,56
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s5
CONSOMMATION MIXTE	9,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Moteur unique
Performances folles
Châssis au niveau

- Malus et tarif

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Q3 Sportback 40 TDI quattro S tronic 200 S line

Gros caprice

Avec 200 ch, la boîte auto. S tronic et la transmission intégrale Quattro, indispensable pour exploiter toute la puissance quelles que soient les conditions d'adhérence, ce Q3 Sportback 40 TDI gagne encore en polyvalence et offre des performances intéressantes. Mais le moteur s'avère porté sur la boisson et la boîte S tronic a tendance à mouliner sur les deux premiers rapports. Pour le reste, on retrouve un habitacle high-tech soigné, ainsi que de bonnes prestations routières. Mais ce Q3 explose le budget : poids et CO_2 compris, le malus porte le tarif à plus de 70 000 €. Difficile à avaler pour ce SUV compact vieillissant.

En cas de gros chargement, la chute de pavillon peut gêner.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 050 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	168 g/km + 13 163 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	200 ch à 3250 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/612 dm³
POIDS	1752 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

+ Performances
Polyvalence

- Consommation
Prix/malus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Q3 Sportback 35 TDI 150 S tronic S line

Lourd investissement

Comme pour la version classique, le 2.0 TDI reste un bon choix sous le capot du Q3 Sportback. Plus fort en couple que la version essence de puissance équivalente, il limite les changements de rapports, assurant un confort de conduite plus élevé. Et surtout, il permet de réduire la conso. Encore faut-il en avoir vraiment besoin, car son surcoût de 4 900 € par rapport à l'essence le rend presque impossible à rentabiliser, l'écart en malus n'étant par énorme (le TDI a droit au malus au poids). Pour le reste, ce concurrent du BMW X2 est joliment dessiné, spacieux même aux places arrière, sérieusement fini et plaisant à mener.

A bord du Q3 Sportback, on retrouve la planche de bord moderne et ergonomique de la version standard.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52115 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2609 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3500 tr/mn
Couple	340 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	507/612 dm³
POIDS	1690 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	186 km/h
1000 m D. A.	NC
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

+ Agrément de conduite
Présentation
Finition

- Tarif

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Q4 e-tron 45

Propulsion verte

Audi a déjà restylé son SUV électrique Q4 e-tron. Et, une fois n'est pas coutume, les changements ne sont pas qu'esthétiques. La chimie des batteries change (mais pas la capacité brute), de quoi permettre, sur le papier, des recharges plus rapides. Et le Q4 reçoit des nouveaux moteurs électriques, plus puissants. L'entrée de gamme est désormais cet e-tron 45, fort de 285 ch, bien suffisant. L'autonomie mixte est annoncée pour 500 km, mais devrait rester proche de nos mesures de l'ancien modèle, que nous avions chiffré à 385 km en moyenne. Espérons une légère hausse, qui rendrait ce Q4 encore plus polyvalent.

Le 45 constitue l'entrée de gamme de ce Q4 e-tron restylé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm³**
POIDS	2145 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Confort
Comportement routier
Puissance en hausse

- Tarif

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Q4 e-tron 55 quattro S line

Sport électrique

Entre les versions 45 et 55, la capacité de batterie n'augmente pas (82 kWh), mais le Q4 gagne un moteur électrique sur l'essieu avant, pour une cavalerie 340 ch, et une transmission intégrale. Les capacités d'accélérations deviennent sportives, et exploitables sur le mouillé. En revanche, si le châssis reste équilibré, le poids en augmentation d'une centaine de kg se ressent quelque peu en virage, avec une tendance à élargir la trajectoire. Par ailleurs, l'autonomie baisse légèrement. Cela n'enlève rien à l'extrême douceur à l'usage de l'ensemble. Pour préserver le confort, évitez les grandes jantes.

A bord du Q4, la présentation est futuriste, mais quelques plastiques durs et mal ajustés détonnent dans une Audi.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70450 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm³**
POIDS	2235 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	486 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Performances
Motricité

- Poids
Prix

La version 55 quattro perd en autonomie, et est désormais très chère. Mais les performances augmentent.

Q4 Sportback e-tron 45

Jolie coupe !

Pour 2000 € supplémentaires (sauf en entrée de gamme), le Q4 se transforme en version "coupé" Sportback. Les places arrière demeurent accueillantes avec un pavillon haut favorisant l'accès à bord des passagers, un espace aux jambes de limousine et un tunnel de servitude peu prononcé assurant une position confortable à la place du milieu. Et si la chute du hayon ne permet pas de faire la tournée des antiquaires, la capacité du coffre sous la tablette reste inchangée. Depuis le restylage, cette version 45 constitue l'entrée de gamme, et offre la meilleure autonomie du Q4 e-tron : 516 km d'après le cycle WLTP.

+ Présentation
Espace intérieur préservé
Autonomie correcte

- Détails de finition

La chute du pavillon ne grève pas l'accès aux places arrière. Cette version 45 offre la meilleure autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46990 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm³
POIDS	2190 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 7h30 (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Q4 Sportback e-tron 55 quattro S line

Grosse cavalerie

Habillé en sportif avec sa ligne de SUV coupé, l'Audi Q4 Sportback dispose ici enfin de la cavalerie qui va avec. Certes, 340 ch peuvent paraître presque justes pour jongler avec 2 235 kg. Mais les performances restent plus qu'amusantes, compte tenu de la réponse immédiate des deux moteurs électriques (un devant et un derrière). En revanche, pas de miracle côté comportement, qui n'est pas réellement sportif. Mais avec un très bel espace à l'arrière, un confort préservé, et un silence de fonctionnement bien agréable. Son autonomie est moins relaxante et son tarif encore moins : les 75 000 € sont vite atteints.

+ Performances
Habitabilité

- Tarif trop élevé
Autonomie un peu juste

Avec 340 ch à sa disposition, le Q4 Sportback a enfin un ramage à la hauteur de son plumage.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	72 450 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	lithium-ion 82 kWh
COFFRE	518 dm³**
POIDS	2235 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	58h (secteur) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	499 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Q5 TFSI 204 Hybride quattro S line

Confort aux pieds d'argile

Le Q5 est le modèle le plus vendu de la gamme Audi dans le monde. Logique dès lors qu'il se fasse le fer de lance d'un remaniement complet de la gamme aux anneaux. Il s'équipe pour l'occasion d'une nouvelle plateforme, partagée avec la nouvelle A5. Grâce à un gros travail sur l'insonorisation, et aux suspensions pneumatiques optionnelles de notre modèle d'essai, il est particulièrement confortable. Et l'intérieur, bien fini et bardé d'écrans, épate. Dommage que ce TFSI d'entrée de gamme soit un peu léger face à la masse à déplacer (près de 2 tonnes). La version PHEV, qui arrive plus tard, sera plus pertinente. Et, malus aidant, le catalogue d'options peut facilement le faire dépasser les 100 000 €...

Matériaux léchés, écrans partout, confort réussi : le Q5 reste un beau moyen de voyager en famille.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**68 450 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	156 g/km **+ 7608 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm³
Puissance	204 ch à 4300 tr/mn
Couple	340 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	520 dm³
POIDS	1970 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	7s2
CONSOMMATION MIXTE	6,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Confort et silence
Intérieur high-tech

- 204 ch insuffisants
Politique d'options

Tout nouveau, tout beau : le Q5 est totalement renouvelé, et repose sur une nouvelle base technique.

Q5 Sportback TFSI quattro Hybride 204 S line

Sportback sans sport

Contre un supplément de 2 250 €, le tout nouveau Audi Q5 accepte de devenir Sportback, avec une ligne de SUV coupé. De quoi grever un tarif déjà pas particulièrement accommodant, surtout lorsqu'on commence à piocher dans le vaste catalogue des options. De quoi le faire basculer au-delà des 100 000 €, certaines options ayant la fâcheuse tendance à faire augmenter le malus. Rare bonne nouvelle : la ligne, plus aérodynamique, lui permet, en théorie, de consommer un peu moins, et allège très légèrement le malus. Les places arrière restent accueillantes, y compris pour les grands. Mais il est ici sous-motorisé.

+ Habitabilité préservée
Confort général

- Malus, tarif et options
Moteur un peu juste

Passer du SUV classique au SUV coupé coûte 2 250 €, mais les places arrière n'en souffrent pas.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**70 650 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	157 g/km **+ 8108 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm³
Puissance	204 ch à 4300 tr/mn
Couple	340 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	515 dm³
POIDS	1985 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	7s2
CONSOMMATION MIXTE	6,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

SQ6 e-tron 489

Sprinteur et marathonien ?

En reprenant la base technique du cousin Porsche Macan, le Q6 vient compléter la gamme électrique d'Audi, entre les Q4 et Q8 e-tron. La base électrique est prometteuse, avec des autonomies annoncées comme pouvant dépasser les 600 km suivant les versions. Et grâce à l'architecture 800V, les recharges peuvent se faire très rapidement sur autoroute (270 kW de puissance acceptée). Mais cette version SQ6 semble un peu moins rationnelle : les tarifs atteignent des sommets, alors que l'autonomie baisse, surtout si l'on veut profiter des 489 ch. Mais pour le reste, il est réussi : agile malgré son poids énorme, et confortable.

+ Confort préservé
Recharges rapides

- Tarif très élevé
Poids énorme

Le nouveau Q6 est dérivé du Porsche Macan. Il en hérite ses grosses batteries, et sa capacité à charger rapidement.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**99 870 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	489 (516 Boost) ch
Couple	275 + 580 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R 20 - 285/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	514 dm³
POIDS	2425 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,97 x 1,65
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	4s4
TEMPS DE CHARGE	21 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	590 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

RS Q8 Performance

Inutile... Et pourtant !

Parler de sport dans un SUV de 2,4 tonnes peut sembler déplacé... Mais le RS Q8 peut surprendre.

Le RS Q8 fait de la résistance, et a été restylé en 2024. Cet énorme SUV et son V8 tonitruant, qui grapille 40 ch au passage, n'a pourtant pas la cote auprès de tout le monde en France ces jours-ci... Mais le SUV, cousin pas si éloigné du Lamborghini Urus, est toujours disponible chez nous. Certes, il n'y a rien de rationnel à propos d'une version sportive d'un SUV de 5m de long et 2,4 tonnes. Et pourtant. Le plaisir, certes coupable, est bien présent. Tout comme les 640 ch du forcené qui lui sert de moteur. Et l'ensemble est d'une agilité insoupçonnée... Jusqu'à un certain point. Bien entendu, le tarif est délirant.

+ V8 caractériel et performant
Agilité insoupçonnée
Moins cher qu'un Urus...

- Tarif très élevé

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	191 550 € - 59 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	303 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	640 ch à 6000 tr/mn
Couple	850 Nm à 2300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 22
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	530/650 dm³**
POIDS	2350 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 2,00 x 1,70
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s8
CONSOMMATION MIXTE	13,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

BENTLEY

Ce constructeur de luxe intégré au groupe Volkswagen conserve une offre mêlant technologie allemande et charme anglais. Il y ajoute cette année l'arrivée de la quatrième génération de Continental berline et coupé qui prône désormais les vertus de l'hybridation rechargeable.

Bentley
37, avenue Pierre 1er de Serbie
75008 Paris
Tél : 01 42 89 02 20
www.bentleymotors.com

SQ8 4.0 BiTFSI 507

Retour surprise !

Le charme de ce V8 de 507 ch est un plaisir que l'on pensait disparu. Et le SQ8 profite d'un intérieur première classe.

En voilà un grand retour que l'on n'attendait pas ! Le grand SUV Q8 a été restylé en 2024, et la tonitruante version SQ8, miracle, a été préservée. Avec son gros V8 et ses 70 000 € de malus, c'est une surprise de le revoir sur nos terres. Bonne surprise ? Pour qui assume de rouler dans un énorme SUV qui peut glouglouter 30 l / 100 km sans trop d'efforts en ville, assurément. Car les sensations procurées par son V8, plein à craquer de couple à tous les régimes et riche d'une bande-son inimitable, sont uniques. Le tout, dans un niveau de confort royal. Délicieux anachronisme, à déguster tant qu'il n'est pas décrété comme périmé.

+ V8 charmeur
Confort de haut niveau
Finition irréprochable

- Tarif et malus énormes

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	137 720 € - 43 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	276 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	507 ch à 5500 tr/mn
Couple	770 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/35 R 23
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	530- 650 dm³
POIDS	2358 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 2,00 x 1,71
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	23,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	13,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Continental GT Speed

Du jus et du luxe

L'appellation "Speed" est trompeuse, la GT troquant son W12 pour un V8 biturbo.

Derrière des lignes proches de celles de sa devancière, cette troisième génération de Continental GT évolue beaucoup. Uniquement; disponible en hybride rechargeable, elle comprend un V8 biturbo de 600 ch et une unité électrique de 190 ch. Une simple accélération franche suffit à rassurer. Les grondements mécaniques et la poussée engendrée par les 782 ch cumulés se jouent des près de 2 500 kg, avec une force herculéenne. La démonstration continue sur route sinueuse ou le châssis aussi technologique que raffiné efface le poids indécent dans un confort princier, avant de retrouver les agglomérations en mode furtif.

+ Performances / comportement
Confort bluffant
Douceur de conduite

- Volume du coffre

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	295 664 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	29 g/km - 0 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	782
Couple	1000
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 22 - 315/30 R 22
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	260 dm³
POIDS	2459 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,97 x 1,40
VITESSE MAXI	335 km/h
0 à 100 km/h	3s2
CONSOMMATION MIXTE	10,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Flying Spur Hybrid Speed

Avion furtif

Oubliez le W12 et la propulsion 100 % thermique. La nouvelle berline anglaise n'est désormais disponible que dans une nouvelle version hybride rechargeable. Capable selon le constructeur d'évoluer en silence pendant 81 km, elle réveille au besoin son généreux V8 biturbo d'un simple appel du pied droit un tant soit peu insistant. Les 782 ch et 1 000 Nm de couple cumulés téléportent les plus de 2 600 kg avec une force herculéenne en ligne droite. Elle utilise toute sa technologie pour effacer les virages avec grâce et agilité. Le tout dans un confort moelleux absolument royal et une ambiance luxueuse qui en font une berline unique.

Le panneau rotatif au centre a trois faces : un placage nu assorti au mobilier, trois cadrans analogiques ou un écran de 12,3 pouces.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	279126 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	NC
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm^3
Puissance	782
Couple	1000
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 22 - 315/30 R 22
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	346 dm^3
POIDS	2646 kg
L x l x h (en m)	5,32 x 1,99 x 1,48
VITESSE MAXI	285 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances étonnantes
Autonomie électrique
Confort / comportement

- Poids et gabarit

Outre le SUV Bentayga, Bentley propose un autre modèle électrifié avec cette Flying Spur Hybrid très convaincante qui ne sacrifie rien sur l'autel de la sobriété.

Bentayga Hybrid

Anglaise branchée

Aux côtés d'une version V8 biturbo accablée par le malus, l'hybride rechargeable constitue une opération fiscale autrement plus rationelle. Animé par un V6 de 340 ch accolé à un bloc électrique de 128 ch (pour une puissance combinée de 449 ch), le SUV anglais, toujours tiré à quatre épingles, reste un modèle de douceur et de confort (malgré une insonorisation perfectible et quelques rares trépidations). Performant et plutôt agile au regard de son poids, ce Bentayga revendique de pouvoir parcourir une cinquantaine de kilomètres en 100% électrique. Dans la réalité, ce sera moins, même avec un pied droit de velours.

La planche de bord en impose avec des matériaux de qualité même si on note quelques plastiques un peu clinquants !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	219 328 € - 21 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	82 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm^3
Puissance	449 ch cumulés
Couple	700 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	479 dm^3
POIDS	2570 kg
L x l x h (en m)	5,13 x 2,00 x 1,75
VITESSE MAXI	254 km/h
0 à 100 km/h	5s5
CONSOMMATION MIXTE	3,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Consommation
Agrément de conduite

- Bruits d'air
Autonomie en tout électrique

Avec 2,5 tonnes, 5,13 mètres de long et 2 mètres de large, le Bentayga est une drôle de voiture écologique !

Bentayga EWB V8 Mulliner

Idéal pour se faire conduire

En s'allongeant de 18 cm, le Bentayga offre des prestations de jet privé en terme d'habitabilité.

Dans cette version EWB (pour Extended Whell-base ou "empattement long" si vous préférez), le Bentayga s'allonge de 18 cm. Une crise de croissance qui profite uniquement aux places arrière, le coffre continuant d'afficher un volume de coffre décevant : 484 dm³. Tant pis pour les bagages, tant mieux pour les passagers qui voyageront en classe affaire, surtout s'ils ont opté pour les sièges "Airline" aux 22 possibilités de réglages (mais aussi, climatisés, ventilés, massants...). Si le V8 de 550 ch fait dans le feutré, le poids élevé du britannique pénalise le freinage et le comportement, plus vraiment dynamique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	324907 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	294 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	550 ch à 6000 tr/mn
Couple	770 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	484 dm³
POIDS	2514 kg
L x l x h (en m)	5,31 x 2,00 x 1,74
VITESSE MAXI	290 km/h
0 à 100 km/h	4s6
CONSOMMATION MIXTE	13 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Confort royal
Insonorisation parfaite

Comportement pataud
Volume de coffre

Les passagers arrière peuvent incliner leurs sièges grâce à la spécification Bentley Airline Seat, tandis qu'un repose-pied électrique se déploie côté passager droit.

BMW

En plus des nouvelles Série 1 et 2 Gran Coupé, BMW dévoile une version remaniée de son emblématique SUV familial le X3, qui cherche à relancer ses ventes. À noter aussi que certaines déclinaisons électriques optimisent désormais leur autonomie.

BMW France
5, rue des Hérons
CS 20750
78182 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex
Tél : 01 30 43 93 00
www.bmw.fr

116i

En toute modestie

Même si cette nouvelle génération de Série Une ne casse pas les codes stylistiques, elle affine néanmoins ses lignes.

Affichée à 35 650 € (hors malus), la nouvelle BMW Série 1 d'entrée de gamme se distingue par un tarif compétitif face aux Audi A3 et Mercedes Classe A. Son équipement de série, complet (climatisation auto, GPS, jantes 17", phares LED…), s'accompagne d'une finition plutôt soignée. Sous le capot, son trois-cylindres 1.5 l, couplé à une boîte auto à sept rapports, se révèle vif en ville mais un peu plus à la peine sur autoroute. Avec une consommation maîtrisée (6,8 l / 100 km), elle séduit, mais pour un vrai cachet premium, mieux vaut viser la finition M Sport (+1300 €) ou des options coûteuses.

Les chiffres

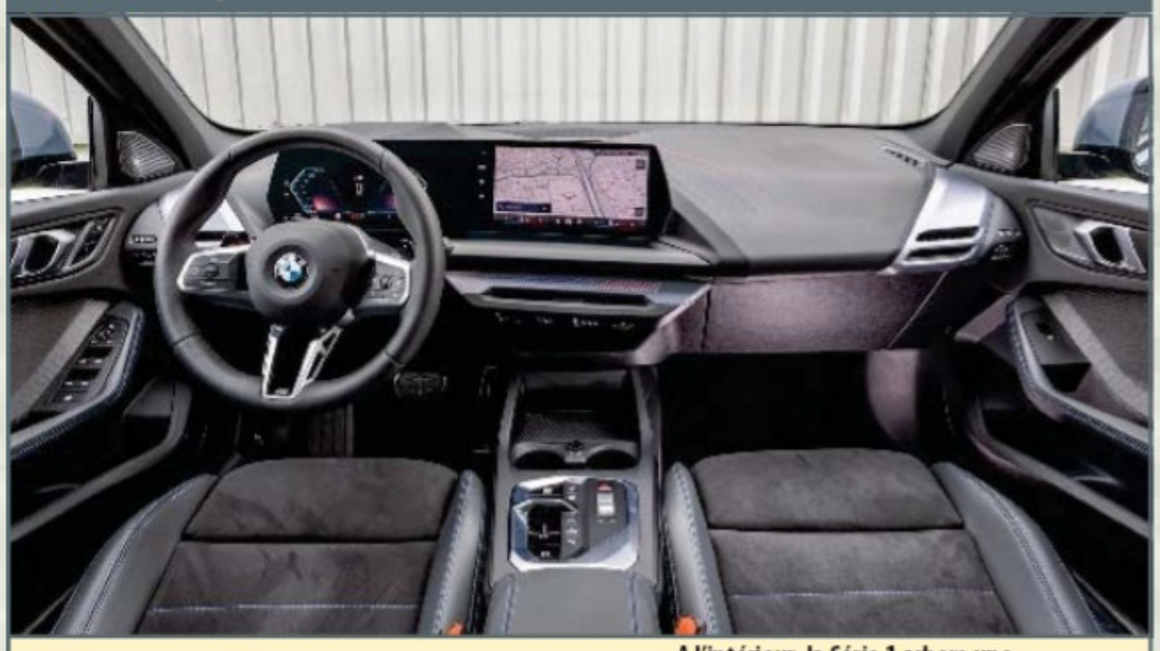
PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 650 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	122 ch à nc tr/mn
Couple	230 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1420 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	194 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Moteur suffisant
Qualité de fabrication

Agrément sur autoroute
Prix en M Sport

120i M Sport



L'entre-deux

Etant donné que le gazole n'a plus la cote, les offres concernant les moteurs essence ne manquent pas, notamment au sein du catalogue de la BMW Série 1. Intercalée entre les versions 123 xDrive (218 ch) et 116 (122 ch), la 120 et ses 170 ch constitue un bon compromis. Le trois cylindres micro-hybride 48 V brille par ses bonnes performances (0 à 100 km/h en 8s) mais aussi par son agrément. Doux, discret et bien épaulé par une boîte à double embrayage (imposée), ce bloc régale par sa polyvalence. Mais comme souvent, le tarif devient salé lorsque l'on opte pour une finition attrayante comme la M Sport...

A l'intérieur, la Série 1 arbore une grande dalle numérique de 20,9 "/53,2 cm à l'ergonomie bien pensée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43100 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 230 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	170 ch à 4700 tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1476 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	214 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément moteur
Conso modérée

- Prix
Aspects pratiques

M135 xDrive

Elle rentre dans le rang

Pour les fans, le sacrifice est difficile à avaler : la M135i a perdu ce qu'elle avait de plus typique pour une BMW : son délicieux 6-cylindres et ses roues arrière motrices ! La compacte sportive doit désormais se contenter d'un 4-cylindres turbo de 300 ch, certes très performant mais à la mélodie peu inspirée. En outre, la transmission intégrale est maintenant obligatoire histoire de faire passer la puissance au sol. Bien pour l'efficacité (au top), d'autant que cette génération s'annonce plus joueuse que par la précédente. Attention cependant aux effets de couple lors des accélérations. Autre point positif : la consommation, très raisonnable.

La M135i xDrive revendique des performances de haut vol. L'agilité de ce nouvel opus est en progrès.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57950 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	174 g/km + 20569 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	300 ch à 5750 tr/mn
Couple	400 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1600 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Châssis efficace
Moteur sobre

- Sonorité quelconque
20 569 € de malus

123 xDrive M Sport

Elle vaut le détour !

La gamme de la nouvelle Série Une s'enrichit d'une très polyvalente version 123 xDrive de 218 ch. Ici, la berline compacte associe non pas un trois mais un gros quatre cylindre micro-hybride à une transmission 4x4. D'emblée, le 2.0 turbo séduit par sa douceur d'utilisation et les performances mesurées ne laissent aucun doute sur nos premières impressions au volant. En outre, la motricité ainsi que la tenue de route sont les principaux atouts de cette BMW. Nous sommes également conquis par les chiffres de consommation, situés aux alentours des 7 l/100 km de moyenne.

La transmission intégrale n'engendre pas une surconsommation démesurée. Comptez 6,9l/100km de moyenne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49100 € - 12 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	218 ch à nc tr/mn
Couple	360 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1590 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	246 km/h*
1000 m D. A.	28,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Quatre cylindres
Prestations routières
Conso raisonnable

- Proche des 50 000 €

120d M Sport

Force brute

Seul moteur diesel disponible au configurateur de cette nouvelle Série Une, le 2.0 affiche 163 ch et pas moins de 400 Nm de couple. Les performances sont donc élevées, d'autant que la boîte automatique est aussi douce que réactive et que la transmission fait preuve d'une douceur assez étonnante. Reste que les suspensions raffermies de cette finition M Sport dégradent le confort, tandis que les amateurs de sportivité regretteront le caractère typé propulsion de l'ancienne Série 1. Quant aux tarifs, ils atteignaient des sommets inavouables dans cette superbe livrée M Sport, et ils augmentent encore !

Avec ses 163 ch, la BMW 120d affiche des performances dignes d'une petite sportive !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45700 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	112 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	163 ch à 3750 tr/mn
Couple	400 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1550 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	207 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances sportives
Agrément du 2.0 diesel
5 l/100 km

- Suspensions fermes

220i coupé M Sport

Un coupé à l'ancienne

Apparu à la fin de l'année 2021, le petit coupé Série 2 conserve un dessin sobre et somme toute assez traditionnel. Les proportions idéales devraient également séduire les puristes fans de la marque BMW. Côté moteur, la Série 2 coupé débute avec un 2.0 turbo essence dont la puissance atteint 184 ch. Très bien mais quid des sensations au volant ? Sans être un foudre de guerre, ce quatre cylindres assure des performances convenables (0 à 100 km/h en 7s9, mesuré). Mais plus que les accélérations, on reste surtout bluffé par l'efficacité du châssis.

Mise à jour en juin 2024, la Série 2 Coupé n'est désormais disponible qu'en finition M Sport.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51450 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	146 g/km + 2370 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm^3
Puissance	184 ch à 5000 tr/mn
Couple	300 Nm à 1350 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	420 dm^3
POIDS	1552 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,84 x 1,39
VITESSE MAXI	236 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Format
Agilité dans les virages

- Performances moyennes
Accessibilité à l'arrière

M2 Coupé

La M fait de la résistance

Cette année, la sulfureuse M2 prend du galon. Sa puissance passe de 460 à 480 ch. Rappelons que ce petit coupé bodybuildé hérite d'un six en ligne et d'une transmission de type propulsion. Les puristes pourront même opter (sans surcoût) pour une bonne vieille boîte manuelle à six rapports. Une fois au volant, on est bien évidemment stupéfait par les accélérations canons mais aussi par le remarquable équilibre du châssis ! Reprenant la même base technique des M3/M4, la M2 profite par ailleurs d'un différentiel arrière très abouti, autorisant de jolies dérives. Jouissif !

La M2 hérite des fondamentaux chers au constructeur comme son bloc six cylindres et sa transmission de type propulsion.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86800 € - 36 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	220 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm^3
Puissance	480 ch à 6250 tr/mn
Couple	600 Nm à 2700 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 19 - 285/30 R 20
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	420 dm^{3**}
POIDS	1805 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,89 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s0
CONSOMMATION MIXTE	9,7 l/100 km

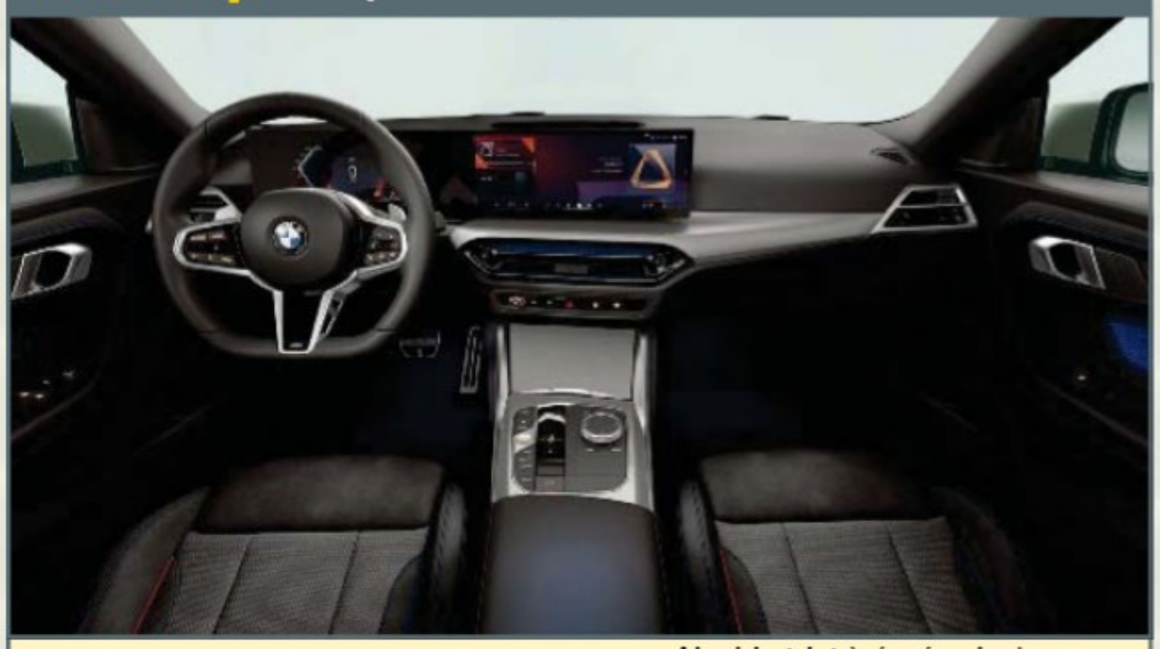
*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Performances
Equilibre exceptionnel
Existe en boîte manuelle

- Malus

230i Coupé M Sport



Un moteur en plus

BMW a récemment simplifié la gamme de sa Série 2. Dans le même temps, le coupé évolue en adoptant la fameuse planche de bord dotée de l'imposante dalle numérique emblématique de la marque. Pour 3 600 € de plus que la 220i (hors malus de 3 331 €), BMW propose la 230i et ses 245 ch. Ici, le quatre cylindres permet d'abattre le 0 à 100 km/h en 5,9 s ! Mais outre l'aspect véloce du quatre cylindres turbo, le châssis réactif et les roues arrière motrices promettent un plaisir de conduite accru. Mais attention au malus, qui vient tempérer l'enthousiasme des amateurs de sensations.

A bord, le style très épuré modernise la Série 2. L'écran tactile fait preuve d'une réactivité exemplaire.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55050 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	151 g/km + 3331 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm^3
Puissance	245 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	420 dm^{3**}
POIDS	1600 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,84 x 1,39
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s9
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Ambiance intérieure
Performances

- 1 600 kg
Addition salée

M240i xDrive M

Un six en ligne, sinon rien !

C'est indiscutablement la motorisation reine chez le constructeur bavarois. Ainsi, la M240i dispose du très mélodieux six cylindres en ligne turbo de 374 chevaux. Disponible à chaque instant, le bloc 3.0 émerveille par son agrément et sa souplesse. Une fois le mode "Sport" enclenché, le coupé se transforme en une véritable petite GT. On a même droit au petit coup de gaz lorsque la boîte auto. à 8 vitesses tombe un rapport. Frissons garantis ! Certains pourront critiquer la transmission intégrale xDrive, cela dit, le tempérament joueur est bien là. Elle constitue aussi un gage de sécurité supplémentaire pour ceux qui ne sont pas forcément à l'aise avec les pures propulsions.

La transmission intégrale xDrive confère à la M240i une motricité exemplaire.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67450 € - 26 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	185 g/km + 45990 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm^3
Puissance	374 ch à 5500 tr/mn
Couple	500 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	420 dm^{3**}
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,84 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s3
CONSOMMATION MIXTE	8,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ L'un des meilleurs moteurs
Performance/polyvalence

- Plaisir onéreux
Pas de boîte mécanique

220d Coupé M Sport

Un diesel séducteur

Grâce à l'excellente santé du 4 cylindres diesel de 190 ch, cette Série 2 Coupé distille de bonnes sensations de conduite.

Le diesel n'est pas mort et s'invite même sous le capot de la Série 2 Coupé. On retrouve donc le traditionnel 2.0 turbodiesel "maison" de 190 ch. Ce dernier impose la boîte auto. à 8 rapports à la fois douce et réactive mais le bon agrément de l'ensemble séduira à coup-sûr ceux qui roulent beaucoup. Ils apprécieront aussi l'aspect frugal de cette mécanique (5 l / 100 km, seulement) mais également les bonnes reprises qu'elle propose. Par ailleurs, le bloc diesel ne vibre pas et sa sonorité dans l'habitacle ne gâche pas la fête. Vous l'aurez compris, les prestations du diesel séduisent d'autant que le malus de 560 € reste marginal.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**54350 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km **+ 540 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	190 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	420 dm³**
POIDS	1655 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,84 x 1,39
VITESSE MAXI	237 km/h
0 à 100 km/h	6s9
CONSOMMATION MIXTE	5,0 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Basse consommation
Agrément routier
Malus modéré

- Prix

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

220 Gran Coupé M Sport

Le jeu en vaut la chandelle

Avec ses jolies jantes de 18", ses boucliers spécifiques et la présence des sièges avant Sport, la finition M Sport soigne le look !

Forcément, avec ses 48 chevaux en plus par rapport à la version de base 216, les prestations de la 220 Gran Coupé montent d'un cran mais à quel prix ? Facturée 46 600 € avec cette superbe finition M Sport, il faut compter 4 000 € supplémentaires. Mais si vos moyens le permettent, l'investissement apparaît assez pertinent. Au quotidien, on dispose en effet d'une mécanique vraiment plus alerte. Un bon point lorsqu'on roule à plusieurs et coffre chargé. Par ailleurs, selon le constructeur, la conso n'explose pas. En alternant ville, autoroute et axe secondaire, cette berline ne boit que 5,2 l / 100 km.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**46600 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km **+ 190 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	170 ch à nc tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	1525 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs

+ Agrément séduisant
Conso modérée

- Prix en M Sport
Habitabilité

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

216 Gran Coupé

Un coupé très compact

La compacte Série 1 et la Série 2 Gran Coupé, ici présente, partagent la même base technique.

Après sa nouvelle Série 1, BMW commercialise la seconde génération de sa Série 2 Gran Coupé, basée sur la même plate-forme. Certes, la berline tricorps mesure 18,5 cm de plus que sa petite sœur, pour autant, l'habitabilité n'y gagne pas. Après avoir courbé l'échine, les occupants disposent d'un espace très moyen. Et si le coffre affiche un volume correct, l'étroite ouverture de la malle ne favorise pas les chargements. Côté moteur, la berline attaque avec un modeste trois cylindres de 122 ch. Evidemment, ce dernier manque un peu de punch lorsqu'on voyage à plusieurs mais il a le mérite de modérer la consommation.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**41040 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km **+ 898 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	122 ch à nc tr/mn
Couple	230 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1495 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	214 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

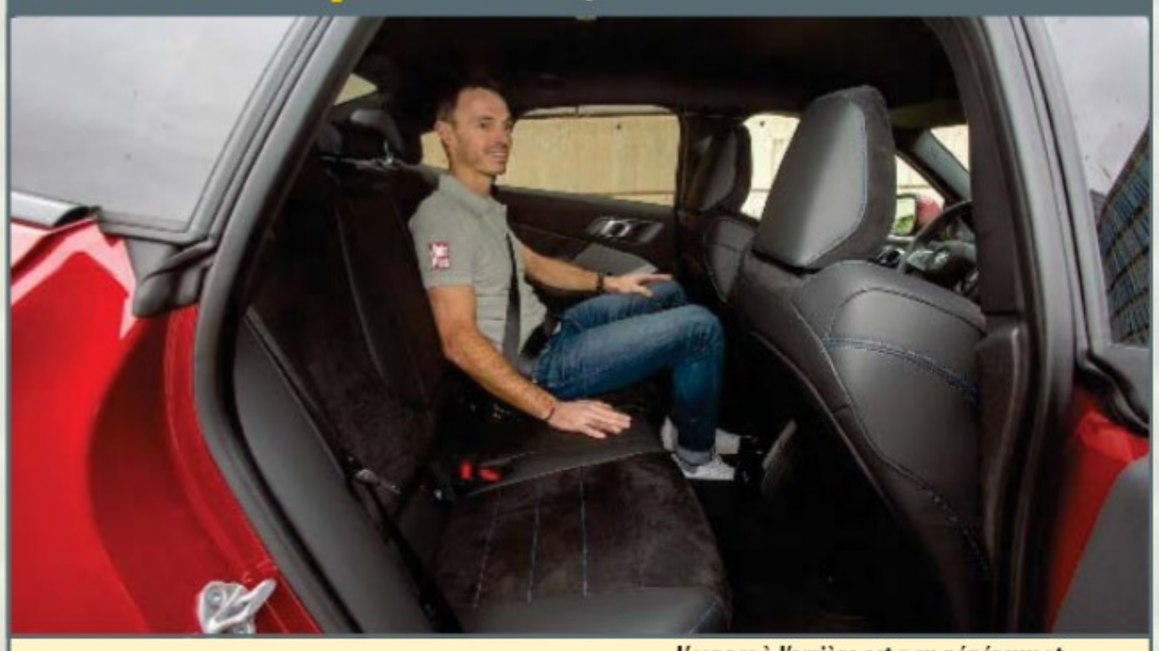
*Données constructeurs

+ Look sympa
Habitacle moderne

- Habitabilité déçevante
Moteur un peu mou

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

223 Gran Coupé xDrive M Sport



La preuve par quatre

L'espace à l'arrière est peu généreux et l'assise manque de moelleux, contrairement aux sièges avant sport très confortables.

Cette 223 xDrive mérite amplement le détour, et pour cause. Contrairement aux deux versions d'entrée de gamme, cette Série 2 Gran Coupé embarque un bon vieux quatre-cylindres de 218 ch. Pour contenir les émissions de CO_2, et donc limiter le malus, les ingénieurs lui ont greffé un système d'hybridation légère. Résultat ? Un malus plafonné à 818 € en finition M Sport, tout en affichant une conso moyenne de seulement 5,8 L / 100 km. Plutôt étonnant pour une berline quatre roues motrices ! Au-delà des chiffres, c'est surtout l'agrément de conduite et la motricité sur chaussée humide qui nous ont bluffés. Les montagnards apprécieront...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**52600 €** - 12 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km **+ 818 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	218 ch à nc tr/mn
Couple	360 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1640 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s4
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs

+ Conso appréciable
Tenue de route

- Surcoût
Aspects pratiques

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

M235 Gran Coupé xDrive

Un peu plus pétillante

Tout en haut de la pyramide de la Série 2 Gran Coupé, trône la version M235. Pour rappel, cette déclinaison ne dispose non pas du fabuleux six cylindres en ligne mais d'un vulgaire quatre pattes de 300 ch. Si vous optez pour ce régime sportif, sachez que vous n'aurez ni le choix de la boîte, ni celui de la transmission... Au volant, on se réjouit du comportement typé propulsion délivré par la transmission intégrale, tandis que la boîte auto. à huit vitesses participe à la bonne coordination de l'ensemble. Au volant, la fluidité prime et une sensation de sécurité prédomine. Et rassurez-vous, avec un 0 à 100 km/h avalé en 4s9, les performances sont bien présentes...

La M235 xDrive n'est pas la plus agile des BMW mais distille un vrai plaisir de conduite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**61 450 €** - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	172 g/km **+ 17247 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	300 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1650 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	7,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur performant
Comportement sécurisant

- 61 450 € hors malus...
Aspects pratiques

220i Active Tourer Luxury

Manque de pertinence

Avec sa banquette coulissante, son dossier fractionnable en trois parties et son habitabilité appréciable, le nouvel Active Tourer devrait faciliter la vie des petites familles. D'autre part, ce nouvel opus se modernise. Jugez plutôt la planche de bord dotée d'une large dalle numérique, incluant deux grands écrans. Toutes les commandes se pilotent très facilement. Et malgré la présence de quelques plastiques durs, la finition séduit. A savoir que cette version 220i MHEV (48 V) de 170 ch est une réussite sur le plan de l'agrément mais ses prestations (Performances, conso) sont quasi similaires à la version 218i retirée du catalogue.

Le système hybride de cette version 220i influe sur le volume de coffre qui passe de 462 à 414 dm³.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**43150 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km **+ 450 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	170 ch à nc tr/mn
Couple	280 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	414/521 dm³
POIDS	1593 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	205 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Modernité à bord
Modularité

- Volume de coffre moyen
Prestations similaires au 218i

220d Gran Coupé

Tout pour le look

Seule déclinaison diesel au configurateur, la 220d Gran Coupé bénéficie d'un 2 litres turbo délivrant 163 ch et surtout 400 Nm de couple. Une version obligatoirement livrée avec une excellente boîte automatique à huit rapports, à la fois douce et réactive. L'ensemble offre d'excellentes performances, un appétit contenu et sait faire preuve de discrétion sonore la plupart du temps. En dépit d'un poids assez élevé, le châssis donne la part belle au dynamisme, même si l'on note quelques effets de couple dans le volant. Reste que l'habitabilité déçoit, et que le tarif apparaît bien élevé.

La Série 2 Gran Coupé reprend la planche de bord, à l'ergonomie et à la finition soignées, de la Série 1.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**45750 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	110 g/km **+ 0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	1600 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	8s0
CONSOMMATION MIXTE	4,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Agrément de conduite
Pas de malus !

- Habitabilité AR
Accessibilité

218d Active Tourer M Sport

Un diesel pour voyager loin

Dans certaines circonstances, le diesel reste un choix judicieux, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Aussi, pour son monospace fraichement renouvelé BMW propose deux motorisations diesel, dont cette version 2.0 de 150 ch obligatoirement associée à la convaincante boîte auto. à sept rapports. Grâce à cette bonne combinaison, l'agrément de l'Active Tourer séduit sur tous les plans. Son couple suffisant de 360 Nm à 1 500 tr/mn permet au monospace d'être à l'aise sur tous les terrains. Surtout, la conso raisonnable de 5,5 l/100 km (mesurée par notre labo) permet d'effectuer quelques économies à la pompe.

Petit réservoir de 45 litres, mais belle autonomie sur autoroute (environ 800 km) pour cette version 218d.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**44 850 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km **+ 330 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	150 ch à 3750 tr/mn
Couple	360 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	462/569 dm³
POIDS	1614 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	208 km/h
1 000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Conso peu élevée
Agrément du 2.0 diesel
Autonomie

- Petit réservoir

220d Active Tourer Luxury

Le retour du diesel

BMW enrichit la gamme de son Active Tourer d'une seconde motorisation...diesel. Preuve, encore une fois, que cette carburation n'a pas dit son dernier mot ! Rassurez-vous, si le 218d assure déjà des performances très honnêtes, ce deuxième choix, ici à l'essai, s'adresse avant tout à ceux qui voyagent beaucoup. Avec ses 163 ch et surtout ses 400 Nm de couple, la version 220d ne craint pas grand chose. Il suffit d'emprunter les routes de montagne pour s'en convaincre ! Outre des coûts d'utilisation modérés (4,5 l/100 km), le monospace offre une ambiance intérieure chaleureuse et un mobilier cossu.

Les options sont trop nombreuses mais pour bien faire, n'hésitez pas à opter pour la très pratique banquette coulissante à 410 €.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**45 750 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	117 g/km + **150 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/65 R 16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	414/521 dm³**
POIDS	1 640 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Petit malus
Aspects pratiques

- A partir de 43 700 €

Avec ses jantes de 17", ses éléments de carrosserie et sa sellerie spécifiques, la finition Luxury soigne le style.

225e Active Tourer xDrive Luxury

Le monospace s'émancipe

BMW croit encore dur comme fer au marché des monospaces. Preuve en est, la seconde génération du Série 2 Active Tourer profite des toutes nouvelles évolutions techniques du constructeur. Outre la planche de bord et sa spectaculaire dalle numérique, le Série 2 Active Tourer dispose aussi de nouvelles motorisations, à l'image de cette version hybride rechargeable de 245 ch associée à une transmission intégrale. A la fois performante et agréable sur la plupart des terrains (route, ville, autoroute), ce trois cylindres essence épaulé par un moteur électrique offre surtout la possibilité de rouler tout en silence pendant environ 70 km (mesuré).

+ Polyvalent
Motorisation convaincante

- Poids élevé
Plus de 50 000 €

Cette version hybride rechargeable offre une convaincante autonomie en mode 100 % électrique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**52 650 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	14 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 499 cm³
Puissance	245
Couple	477
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	414 dm³
POIDS	1854 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

318i

Simple mais efficace

La plus modeste mais également la plus abordable des Série 3 émarge à presque 50 000 € (hors malus de 2 205 €). A ce tarif, la très convaincante berline profite du quatre cylindres turbo de 156 ch avec boîte auto. à 8 rapports. Loin d'être une "béhème" au rabais, la 318i séduit par son agréable confort de conduite. Les performances demeurent convenables et les 250 Nm de couple disponibles dès les 1 300 tr/mn favorisent la conduite à basse vitesse. Hormis ses prestations très correctes, le 2.0 n'est pas un boit-sans-soif puisqu'il avale en moyenne 6,4 l/100 km, selon le constructeur.

+ Agrément moteur
Sobriété
Dotation correcte

- Look discret

La finition de base a une belle dotation : grands écrans digitaux, clim trizone, radars AV/AR, jantes alu de 17" et phares à LED.

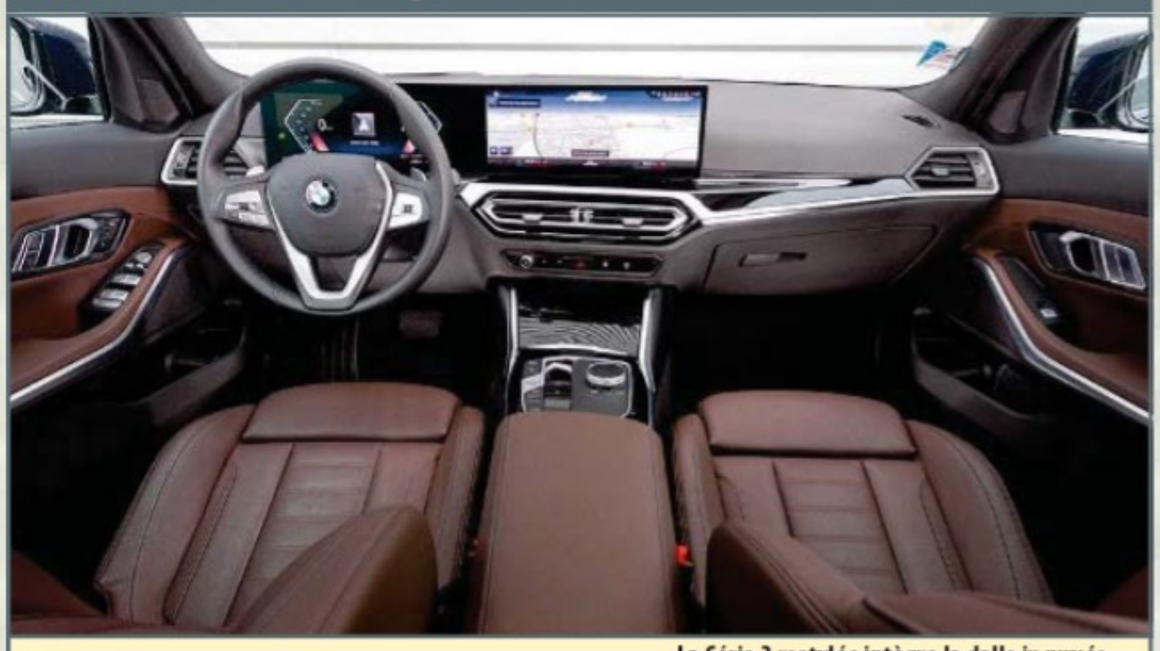
Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**49 550 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	145 g/km + **2205 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	156 ch à 4 500 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	480 dm³**
POIDS	1 500 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	223 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	6,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

320i 184 xDrive M Sport



Toujours à 4 pattes

Point de 6-cylindres sous le capot de cette BMW 320i xDrive, mais un 4-cylindres 2.0 turbo revendiquant 184 ch. Associé à l'excellente boîte auto. à 8 rapports et à la transmission intégrale xDrive, il offre des accélérations et des reprises suffisantes pour la vie de tous les jours. Surtout, il fait preuve d'une certaine sobriété (environ 6,8 l selon BMW). De quoi pardonner sa sonorité assez quelconque. De son côté, le châssis est un régal d'agilité, même si les suspensions raffermies de cette version M Sport apparaissent sèches sur les saignées. Et si la présentation est flatteuse, les options restent nombreuses.

+ Performances / conso
Agilité

- Suspensions un peu fermes
Options nombreuses

La Série 3 restylée intègre la dalle incurvée panoramique Curved Display, apparue sur les BMW électriques iX et i4.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58400 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	154 g/km + 4026 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	184 ch à 5000 tr/mn
Couple	300 Nm à 1350 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	480 dm³**
POIDS	1580 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	7s7
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

M340i xDrive M Performance

Petite soeur de la M3

Envie d'un six-cylindres dans votre BMW Série 3 ? Comme je vous comprends ! Mauvaise nouvelle : il vous faudra désormais débourser au minimum 73 350 € pour profiter de cette onctueuse mécanique. C'est le tarif de cette M340i xDrive qui, en contrepartie de ce tarif plutôt corsé, affiche des caractéristiques qui auraient fait rougir bien des M3 d'ancienne génération. Jugez plutôt : 374 ch, 500 Nm de couple et un 0 à 100 km/h bouclé en 4,4 s ! A ceci près que transmission intégrale et boîte automatique sont ici de rigueur. Une certaine idée de la BMW sportive, donc, encore plus ultime avec la vraie M3 à l'essai ci-contre.

+ Performances
Agilité

- Tarif élevé
Boîte auto. obligatoire

La M340i xDrive se distingue des autres Série 3 par un kit carrosserie spécifique. Quant aux malus, ils s'élèvent à 39 117 €...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73350 € - 26 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	182 g/km + 37857 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	374 ch à 5500 tr/mn
Couple	500 Nm à 1850 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	480 dm³**
POIDS	1745 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s4
CONSOMMATION MIXTE	7,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

330e M Sport

Une hybride à peaufiner

La Série 3 se décline aussi en hybride rechargeable. Cette 330e combine un 4-cylindres 2.0 turbo essence avec un bloc électrique, pour une puissance cumulée de 292 ch. L'ensemble prodigue des performances impressionnantes, avec un 1 000 m D.A. expédié en 26,4 s, tout en pouvant parcourir une cinquantaine de kilomètres en mode 100% électrique. Hélas, ça se gâte une fois les batteries vides : la consommation grimpe à 8 l / 100 km. Accessoirement, la voiture s'alourdit de 250 kg, ce qui n'est pas sans influence sur le comportement routier. Quant au coffre, il devient riquiqui : 380 dm³.

+ Performances
Autonomie électrique

- Coffre étroit
Conso. batteries vides

La Série 3 offre des performances percutantes, mais souffre d'un poids élevé qui nuit à l'agilité.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65300 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	292 ch
Couple	420 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1806 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	230 km/h*
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

M3 Competition M xDrive

La reine !

Tout comme son tarif, la puissance de la sulfureuse BMW M3 n'en finit pas de grimper. Jugez plutôt, le six cylindres biturbo culmine désormais à 530 ch. Malgré un poids de plus en plus élevé, lui aussi (1855 kg), les performances de la berline impressionnent (0 à 100 km/h en 3s5 et le 0 à 200 km/h en 11s8). Dans les virages, on reste également subjugué par le pouvoir directionnel du train avant. L'arrière, lui, se révèle un peu moins mobile que par le passé. Mais sachez que la transmission intégrale débrayable autorise de belles dérives sur chaussée humide. Les puristes apprécieront !

+ Plaisir de conduite
Agrément / performance

- 70 000 € de malus !
Poids élevé

BMW propose en option un Pack M Performance Piste pour 15 000 €.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	122100 € - 41 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	228 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	530 ch à 6250 tr/mn
Couple	650 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R19 - 285/30 R 20
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	480 dm³**
POIDS	1855 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,91 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	10,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

318d BVA

Diesel plus écolo

Pour ce modèle (presque) premier prix en diesel, on dépasse déjà les 51 550 € ! Pour ce tarif, on a cependant déjà 150 ch sous le capot de cette 318d, et un moteur plutôt économe à la pompe. En effet, ce dernier est désormais épaulé par un système micro-hybride (non rechargeable). Le petit bloc électrique soulage le moteur diesel lors des phases d'accélérations. Résultat : la conso tombe à seulement 4,4 l/100 km, selon BMW. L'équipement comprend quand à lui le minimum que l'on peut espérer à ce niveau de gamme, avec notamment jantes alliage, GPS ou clim' auto. trizone.

Le motif visuel en L des feux arrière de la Série 3 restylée ont été gardés de la version précédente.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51550 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	150 ch à 4000 tr/mn
Couple	320 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	480 dm³**
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	224 km/h
0 à 100 km/h	8s2
CONSOMMATION MIXTE	4,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Comportement
Présentation moderne

- Sobriété du quatre cylindres
Technologie en option

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

M340d xDrive

Attention au permis

Les performances de la 330d xDrive ne vous suffisent pas ? Aucun problème, le constructeur bavarois, réputé pour ses mécaniques très abouties, propose en haut de la pyramide des diesels, cette déclinaison M340d forte de...340 ch ! Avec son couple assez saisissant de 700 Nm dès 1 750 tr/mn, ce six cylindres déménage. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h aussi rapidement qu'une "vraie" sportive, cette berline diesel fait également preuve d'une très étonnante modération à la pompe (5,8 l/100 km). Très plaisante à mener sur les petites routes, la M340d xDrive s'avère surtout une sacrée machine à avaler les kilomètres sur autoroute.

Pour canaliser la fougue de son fabuleux six cylindres de 340 ch, la M340d peut compter sur une transmission xDrive.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78150 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	163 g/km + 7248 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	340 ch à 4400 tr/mn
Couple	700 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	480 dm³**
POIDS	1800 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s6
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Diesel ultra sportif
Conso étonnante
Plaisir de conduite

- + de 78 000 €

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

320d xDrive

La sécurité avant tout

Désormais, la très frugale 320d de 190 ch impose les quatre roues motrices. Parfait pour les montagnards ou tout simplement pour ceux qui souhaitent monter d'un cran la motricité de leur Série 3. Lorsqu'on remet les gaz à fond sur chaussée humide, cette transmission distille cet agréable sentiment de sécurité en sus. Et malgré la hausse de poids, l'ensemble n'engendre pas une énorme surconsommation. Selon BMW, comptez 5,1 l/100 km de moyenne. A noter que la douceur de l'ensemble moteur/boîte s'avère toujours aussi exemplaire. Prix du modèle de base : 57 050 €, tout de même !

Cette 320d xDrive se distingue par sa motricité, ses performances et sa faible consommation.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57050 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1172 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	190 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	480 dm³**
POIDS	1630 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	228 km/h
0 à 100 km/h	7s3
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Tenue de route
Agrément mécanique
Conso séduisante

- Tarif de la version de base

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

M340i Touring xDrive M

Alléchante alternative

Si votre compte en banque ne vous permet pas d'investir dans la délicieuse M3 Touring Compétition, il vous reste toujours le choix de la M340i xDrive Touring de 374 ch. Cela dit, cette dernière émarge à 74 650 €. Et comptez 37 857 € de malus... Au volant, la douceur, la souplesse et la jolie mélodie du six en ligne épatent. Et malgré la présence d'une transmission intégrale, on est également sous le charme de l'excellent jeu de jambes du break. Bref, tous les ingrédients sont réunis pour séduire les pères de famille les plus sportifs. Cela dit, attention au volume de coffre (459 dm³) digne d'une petite berline.

Uniquement associée à la très élégante finition M Performance, la M340i xDrive affiche un look sportif mais sans prétention.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74650 € - 26 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	182 g/km + 37857 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	374 ch à 5500 tr/mn
Couple	500 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	459 dm³**
POIDS	1795 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s6
CONSOMMATION MIXTE	8,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Moteur fantastique
Souplesse à bas régimes

- Trop chère !
Poids élevé

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

M3 CS Touring

Break ultra sportif

Pour le plus grand plaisir des papas sportifs (fortunés), BMW s'attaque à la mythique Audi RS4 Avant et à la plus récente Mercedes C63 S-E Performance Break. Ainsi, vous avez sous vos yeux la première BMW M3 break de l'histoire. Sous le capot, de cette très exclusive M3 CS Touring, on retrouve donc le musculeux six cylindres en ligne biturbo dont la puissance grimpe, ici, à 551 ch associé à la transmission xDrive (de série). Outre ses performances dignes d'une GT, ce break fait preuve d'un équilibre remarquable et distille par la même occasion des sensations rares pour la catégorie. Et quel niveau de polyvalence !

Break exclusif et polyvalent
Agrément / sportivité
Comportement digne d'une GT

Tarif délirant

Facturée 2 200 € de plus que la berline, la M3 CS Touring reprend tous les éléments esthétiques de la M3 CS Berline. Quel look !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	165500 € - 41 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	238 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	551 ch à 6250 tr/mn
Couple	650 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 19 - 285/30 R 20
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	410 dm³**
POIDS	1925 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,92 x 1,45
VITESSE MAXI	300 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	10,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

320d Touring xDrive M Sport

Petit, mais malin

Depuis des lustres, les breaks BMW misent davantage sur le plaisir de conduite que sur le volume de chargement, et la nouvelle Série 3 Touring ne fait pas exception : avec 459 dm³, son coffre est en effet parmi les plus petits du segment. Mais cette soute se rattrape grâce à ses petites astuces d'aménagement : ses formes sont carrées, son seuil de chargement est bas, la banquette se rabat en un tournemain et la lunette du hayon est même ouvrante. Sous le capot de cette 320d xDrive, un 2.0 turbo diesel performant et sobre, mais qui pourrait se faire plus discret lors des accélérations.

Performances et sobriété
Aspects pratiques

5e place inconfortable
Moteur un peu sonore

Le Touring Série 3 n'est pas plus long que la berline, ce qui explique son volume de chargement quelconque.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62700 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	142 g/km + 1761 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	190 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	459 dm³
POIDS	1792 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

318d Touring

Le choix de la raison

Avec son modeste moteur diesel de 150 ch, ce break saura limiter vos coûts d'utilisation dans la vie de tous les jours. Et pour cause, la 318d dispose d'un 2.0 diesel peu gourmand. En alternant les différents types de terrains, le quatre cylindres réclame cinq petits litres de gazole tous les 100 km. Théoriquement, cette Série 3 Touring peut donc parcourir 1 200 km avant la panne sèche. D'autre part, les 150 ch et le couple de 320 Nm permettent d'affronter toutes les difficultés du quotidien sans encombre. Mais comme toutes les Série 3 Touring, la 318d doit composer avec un coffre limité.

Coûts d'utilisation limités
Moteur polyvalent

Coffre peu pratique
Ticket d'entrée...

Correctement équipée, la version de base dispose de modestes jantes alu de 17" dotées de pneus à profil haut.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52850 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	150 ch à 4000 tr/mn
Couple	320 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	459 dm³**
POIDS	1630 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	213 km/h
0 à 100 km/h	8s8
CONSOMMATION MIXTE	5,0 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

M340d Touring xDrive M

Le break des sportifs

Malgré la réglementation de plus en plus restrictive, le diesel n'a pas dit son dernier mot. Et c'est tant mieux, puisque BMW propose au sein de la gamme Série 3, une version très musclée M340d obligatoirement associée à la transmission xDrive. De quoi passer les 340 ch et les 700 Nm de couple au sol, sans arrière pensée... Doté d'une sonorité très agréable, le six cylindres biturbo relance dès les plus bas régimes. Ses performances très étonnantes sont dignes d'une véritable sportive. Et devinez quoi, avec une conso moyenne de 7,1 l / 100 km ce moteur se révèle économe à la pompe.

Diesel ultra-performant
Plaisir de conduite
Conso modérée

Volume de coffre moyen

Au même tarif que la version essence M340i xDrive de 374 ch, ce sulfureux diesel assure des performances de haut niveau.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74650 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	161 g/km + 6126 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	340 ch à 4400 tr/mn
Couple	700 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	459 dm³
POIDS	1950 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Z4 sDrive20i M Sport

Le flacon sans l'ivresse

Très discrètes retouches au niveau de la calandre et des boucliers pour le Z4 qui est arrivé à mi-carrière. En entrée de gamme, le roadster se contente du 4-cylindres 2.0 turbo de 197 ch, obligatoirement associés à la boîte auto. à 8 rapports. Mais, forcément, il n'a pas la sonorité d'un 6-cylindres, ce qui est toujours un peu dommage lorsque l'on conduit cheveux au vent ! Les performances sont bien là, l'agrément aussi, mais les accélérations très linéaires gomment les sensations. Heureusement, l'agilité du châssis est toujours au rendez-vous, même si la direction pourrait être plus communicative.

La capote électrique se replie en seulement 10 secondes, y compris en roulant, et ce jusqu'à 50 km/h.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59250 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	161 g/km + 6126 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	197 ch à 4500 tr/mn
Couple	320 Nm à 1450 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 19 - 275/35 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	288 dm³
POIDS	1483 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,87 x 1,31
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

- **Agilité**
- **Capote bien pensée**
- **Sonorité quelconque**
- **Direction peu communicative**

420i Coupé 184 ch M Sport

L'esthétique ne fait pas tout

Certes, la calandre de la Série 4 n'en finit pas d'alimenter les conversations mais le coupé a récemment affiné son regard. Avec ses 6 cm de plus en longueur que la Série 3, ce coupé avance un gabarit imposant (4,78 m). De fait, les places arrière se révèlent suffisantes pour deux adultes mais les plus d'1,80 m seront à l'étroit. En entrée de gamme essence, la BMW profite d'un 2.0 turbo de 184 ch. Trop discret, ce quatre cylindres manque de souffle à bas régimes. Il ne faut donc pas hésiter à monter dans les tours pour obtenir des relances toniques. Dommage, car sur la route, ce joli coupé fait preuve d'un équilibre assez étonnant.

Uniquement associé à une boîte auto. à huit rapports, le 2.0 turbo se montre assez gourmand au quotidien.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58800 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	184 ch à 5000 tr/mn
Couple	300 Nm à 1350 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	440 dm³
POIDS	1589 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,39
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

- **Équilibre remarquable**
- **Habitabilité correcte**
- **Moteur un peu creux à bas régimes**
- **Gabarit imposant**

Z4 M40i Auto. M Performance

Pur plaisir

Le Z4 Phase 2 dispose d'une capote électrique rapide et efficace (elle se replie en 10 s et jusqu'à 50 km/h). L'habitacle est cossu et offre une position de conduite parfaite. Le roadster n'adopte pas la double dalle des dernières BMW et reste donc fidèle aux écrans séparés. Sous le capot de cette version M40i trouve sa place un musical 6-cylindres en ligne biturbo. Puissant (340 ch) et ultra-souple, il offre un agrément exceptionnel, d'autant qu'il est secondé par une boîte auto. 8 rapports très douce. Malgré un poids élevé (1580 kg mesurés par notre labo), le Z4 fait preuve d'une belle agilité en virage. Mais ses suspensions tressautent un peu trop en mode Sport.

La teinte violette Thundernight a rejoint le catalogue depuis le restylage de fin 2022.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71 750 € - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	180 g/km + 32935 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	340 ch à 5000 tr/mn
Couple	500 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 18 - 275/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	288 dm³
POIDS	1580 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,87 x 1,31
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	24,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

- **Agrément**
- **Intérieur cossu**
- **Prix et malus**
- **Suspension en mode Sport**

M440i Coupé xDrive

Coupé sportif de luxe

Placée entre la sage 420i de 184 ch et la redoutable M4 Compétition, cette M440i xDrive se pose en compromis idéal entre performances et prix… Encore faut-il être prêt à débourser 104 000 € (malus écologique et malus au poids inclus). Une broutille ! Heureusement, cette Série 4 conserve son envoûtant six-cylindres turbo de 374 ch, associé à la transmission intégrale xDrive. Résultat : des relances fulgurantes et une motricité sans faille. Et pour éviter d'exploser le budget carburant, son système micro-hybride limite la consommation à 7,7 l/100 km.

Une seule finition M pour cette M440i xDrive. A la fois sportive et élégante, cette dernière séduit aussi par sa dotation complète.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76850 € - 21 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	175 g/km + 22380 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	374 ch à nc tr/mn
Couple	500 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 18 - 255/45 R 18
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	440 dm³**
POIDS	1810 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,40
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s5
CONSOMMATION MIXTE	7,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

- **Moteur légendaire**
- **Efficacité**
- **Conso raisonnable**
- **Malus rédhibitoires**

M4 Coupé Compétition M xDrive

La version que l'on M !

En marge de la petite chirurgie esthétique, la sulfureuse M4 Compétition impose désormais la très aboutie transmission xDrive modulable. Totalement décomplexé, ce coupé avance des performances proches d'une GT. Et pour cause, son six cylindres en ligne biturbo développe 530 ch et 650 Nm de couple ! Uniquement disponible avec la boîte auto à 8 rapports, la M4 vous plaque littéralement au dossier, à chaque accélération. Le 0 à 100km/h est en effet expédié en 3s5. Au volant, l'équilibre est parfait et l'embonpoint se fait à peine ressentir (1 850 kg).

Il faut avoir l'œil aiguisé pour repérer les subtiles retouches esthétiques dont bénéficie la musculeuse M4.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	123100 € - 41 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	228 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm^3
Puissance	530 ch à 6250 tr/mn
Couple	650 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 19 - 285/30 R 20
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	440 dm^3**
POIDS	1850 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,89 x 1,40
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	10,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances de folie
Ensemble moteur/boîte

- Poids élevé
Près de 200 000 € !

420d Coupé xDrive M Sport

Léger coup de pinceau

Depuis l'année dernière, la très élégante Série 4 bénéficie d'une petite chirurgie esthétique. Les timides évolutions touchent essentiellement les optiques (avant et arrière), dotées pour l'occasion d'une toute nouvelle signature lumineuse. Les boucliers profitent eux aussi d'un nouveau dessin. Pas de changement côté moteur. Ici, le 2.0 diesel de 190 ch distille un plaisir de conduite certain. En plus de ses excellentes performances, le quatre cylindres, équipé d'un système micro-hybride (48V) fait preuve d'une très belle sobriété (5,1 l/100 km). Bon point aussi pour l'excellente insonorisation de l'habitacle.

Le restylage de la Série 4 profite surtout à l'habitacle. La planche de bord hérite désormais de la fameuse dalle numérique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 300 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 1 074 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm^3
Puissance	190 ch à 5 500 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	440 dm^3**
POIDS	1745 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,39
VITESSE MAXI	238 km/h
0 à 100 km/h	7s4
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Plaisir au volant
Moteur/boîte convaincant
Modernité à bord

- Gabarit

i4 M50 M Performance

Sportive pure jus

Pour les fans d'électrique en mal de sensations fortes, BMW a sorti cette i4 badgée Motorsport. Échappant au malus, elle coûte 71 720 € de moins que la M440i xDrive Gran Coupé et ses 374 ch ! Avec pas moins de 544 ch sous le capot, l'i4 M50 affiche un niveau de performance assez étonnant. Et c'est peu dire car avec un 1 000 mètres départ arrêté mesuré en seulement 23s, les accélérations vous scotchent au fond du siège. C'est impressionnant ! Hélas, si vous répétez l'opération, la mécanique se bride afin de se préserver. Aussi, l'autonomie moyenne de 374 km est en légère baisse face à l'i4 d'entrée de gamme.

A l'intérieur, l'i4 M50 profite de large écrans digitaux. Hélas, les menus et les sous menus s'avèrent trop nombreux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78650 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	795 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 19 - 255/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	433 dm^3
POIDS	2286 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	220 km/h
1000 m D. A.	23,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,1 s
TEMPS DE CHARGE	58h (secteur) 10h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Look
Accélérations étonnantes

- Autonomie en légère baisse
Système multimédia

Restylée en juillet dernier, l'i4 M50 est un formidable concentré de luxe et de sportivité.

M440d Coupé xDrive M

Le coupé idéal

Qui n'a jamais rêvé de rouler au volant d'un coupé BMW performant sans se ruiner à la pompe ? Alors certes, la M440d xDrive impose un effort budgétaire très conséquent (+ 76 000 €) mais une fois cette douloureuse étape franchit, vous profiterez d'une véritable machine à sensations. Au quotidien, le 6-cylindres en ligne de 340 ch et 700 Nm de couple, offre un niveau de polyvalence très séduisant. Notez les performances fulgurantes : 0 à 100 km/h en 4,6 s. Mais surtout, son appétit reste mesuré (6,1 l/100 km en moyenne). Très à l'aise sur les voies rapides, cette Série 4 sait aussi se montrer agile lorsque la route se fait plus sinueuse.

Hormis un niveau de confort un peu ferme, la M440d xDrive se révèle exemplaire lors des longs trajets.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**76 850 €** - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	165 g/km **+ 8770 €**
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm^3
Puissance	340 ch à nc tr/mn
Couple	700 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 18 - 255/45 R 18
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	440 dm^3**
POIDS	1895 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,40
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s6
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Moteur diesel unique
Agrément de conduite
Conso digne d'une citadine

- Peu pratique

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

i4 eDrive 40

Elle vise la Model 3 !

L'i4 se pose comme une vraie concurrente de la Model 3. Son principal atout : sa grosse batterie d'une capacité utile de 83,9 kWh. Ainsi équipée, l'i4 eDrive 40 peut parcourir en moyenne 434 km (à peine moins que les 444 km de la Model 3 Grande Autonomie). Et une fois les accus à plat, la BMW peut se brancher sur l'une des bornes rapides (jusqu'à 210 kW) que l'on peut trouver désormais sur la majorité des aires d'autoroute. Pratique pour les longs trajets. Plaisante à mener et très dynamique, l'i4 devrait également convaincre les fans de la marque en terme de comportement routier.

Les relances sont énergiques et le comportement typé propulsion séduit.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**64 000 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	340 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 19 - 255/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	433 dm^3
POIDS	2135 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	58h (secteur) 10h (11kW)

+ Autonomie confortable
Accepte les charges rapides
Confort

- Poids très élevé

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

M440i Gran Coupé xDrive M

La boucle est bouclée

Très élégant, le coupé à quatre portes s'allonge de 14 cm par rapport à l'ancien. Cela se ressent un peu au niveau des places arrière, cela dit la place du milieu reste beaucoup trop juste pour un adulte. Au volant, cette version musclée de 374 ch, offre des sensations fortes mais pas seulement. Grâce à sa transmission intégrale xDrive, la M440i fait preuve d'une efficacité rare. La boîte auto. elle, est un régal de douceur et de réactivité. Bref, vous l'aurez compris, cette Série 4 Gran Coupé affiche un très bon compromis performance/polyvalence. Bémol : le prix !

La découpe de toit particulière influe sur l'espace disponible. A l'arrière, les plus grands devront donc baisser la tête...

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**76 850 €** - 21 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	193 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm^3
Puissance	374 ch à 5500 tr/mn
Couple	500 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 255/35 R 20
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	470 dm^3
POIDS	1914 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	24,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,0 l/100 km

+ Berline polyvalente
Performance/Efficacité

- Habitabilité moyenne
Prix

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

420i Cabriolet

Retour aux sources

Pour un peu plus de 60 000 € (hors malus), BMW vous ouvre les portes de sa sublime Série 4 cabriolet, fraichement remaniée. A ce tarif, point de six en ligne mais un quatre cylindres turbo de 184 ch. Avec ses 300 Nm, le 2.0 assure le minimum syndical et en conduite cool, la consommation ne s'envole pas (7,7 l/100 km). Sachez que comme la plupart des cabriolets actuels, le décapotage peut s'effectuer en roulant (jusqu'à 50 km/h) ou à l'arrêt. L'opération ne réclame pas plus de 18s. Une fois le filet anti-remous installé, les turbulences dans l'habitacle sont quasi-inexistantes.

On prend du plaisir au volant de cette version de 184 ch malgré son poids élevé.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**62 550 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	158 g/km **+ 5105 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm^3
Puissance	184 ch à 5000 tr/mn
Couple	300 Nm à 1350 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	312/395 dm^3
POIDS	1758 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,39
VITESSE MAXI	236 km/h*
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

+ Ligne
Insonorisation

- Poids élevé
Ticket d'entrée

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

M440i Cabriolet xDrive M

Toile de maître

L'information principale pour la nouvelle Série 4 cabriolet concerne le retour de la capote en toile. La ligne sublime du coupé est conservée et afin d'assurer une excellente insonorisation/isolation, la capote profite d'une structure rigide. Ce procédé a également le bénéfice de limiter la prise de poids par rapport au coupé (+ 150 kg). Ce qui l'est moins, c'est le surcoût ! En version M440i xDrive M, comptez 7 500 € de plus (hors malus). Une fois au volant, les flux d'air sont bien canalisés et les vocalises du six cylindres biturbo de 374 ch donnent les frissons à chaque accélération.

Ouvrir ou fermer la capote prend 18 secondes et peut s'effectuer en roulant jusqu'à 50 km/h.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	84 350 € - 26 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	187 g/km + 51912 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	374 ch à 5500 tr/mn
Couple	500 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	59 litres
COFFRE	312/395 dm³
POIDS	1930 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,86 x 1,39
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	24,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Ligne préservée
Insonorisation de la capote
Transmission xDrive évoluée

- Prix qui explose !

i5 eDrive40

Une pile pour la Série 5

Totalement renouvelée, la poule aux oeufs d'or de BMW se positionne sur tous les fronts. Outre la possibilité d'opter pour des blocs thermiques (essence et diesels) et deux motorisations hybrides rechargeables (prochainement disponibles), la nouvelle Série 5 offre également le choix de l'électrique, avec notamment cette version d'entrée de gamme eDrive40 de 340 ch. Ici la pile de 83,9 kWh permet de rouler pendant 390 km, en moyenne. Pas mal ! En revanche, sur autoroute, c'est un peu moins : 350 km. Aussi, le groupe motopropulseur offre la possibilité d'avaler le 0 à 100 km/h en 6s2, seulement.

En dépit de son gabarit XXL, l'i5 fait preuve d'une agilité assez remarquable sur les petites routes sinueuses.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	76250 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	340 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20 - 275/35 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	540 dm³
POIDS	2252 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,52
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW) 50h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Comportement routier
Douceur de conduite
Confort remarquable

- Autonomie sur autoroute

520d xDrive

Voyageuse au long cours

L'arrivée d'une nouvelle génération de Série 5 est toujours un événement dans le paysage automobile, d'autant plus que la berline bavaroise a d'abord été présentée en une inédite version 100 % électrique, i5. Mais rassurez-vous, la "5" propose aussi de nombreux moteurs thermiques, à l'image de cette déclinaison diesel 520 d de 197 ch associée à une transmission intégrale xDrive (+ 2 600 €). Très sobre (6,4 l/100 km), ce modèle offre des performances honorables au vu de son gabarit XXL. En effet, la Série 5 mesure désormais 5,06 m de long ! Pour peu, les passagers très bien installés, auront l'impression d'être dans une Série 7.

Le quatre cylindres diesel doté d'un système micro-hybride et d'une agréable boîte auto., est d'une douceur remarquable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	69 250 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	146 g/km + 2370 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	197 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/40 R 20 - 275/35 R 20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1930 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,52
VITESSE MAXI	228 km/h*
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur discret et économe
Confort

- Gabarit
Poids élevé

i5 Touring eDrive40

Un Touring branché

Voici le premier break premium 100 % électrique du marché. La BMW i5 Touring allie élégance, dynamisme et polyvalence. Déclinée en eDrive40 (340 ch) et M60 xDrive (601 ch), elle offre, ici jusqu'à 580 km d'autonomie grâce à sa grosse batterie de 83,9 kWh. Confortable et agile, elle profite aussi de suspensions adaptatives et de roues arrière directrices. Son intérieur luxueux intègre une technologie avancée, tandis que son coffre de 570 dm³ accentue le côté pratique de l'i5. Vendue dès 77 750 €, elle attend de pied ferme la nouvelle Audi A6 Avant e-tron prévue pour cette année.

La dotation de série est généreuse mais les prix de certaines options s'envolent...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 750 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	340 ch
Couple	400 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 83,9 kWh
COFFRE	570 dm³
POIDS	2255 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,90 x 1,52
VITESSE MAXI	193 km/h
0 à 100 km/h	6s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 8h30 (11kW)
AUTONOMIE	581 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort agréable
Ambiance intérieure

- Facture salée
Gabarit XXL

M5

Nouveau virage pour la M5

Pour échapper à une fiscalité écrasante, la nouvelle BMW M5 adopte l'hybridation rechargeable, évitant un supermalus de 70 000 €. Néanmoins, sa masse s'envole à 2 400 kg et engendre un malus au poids de 14 330 €. Sous son capot, un V8 biturbo de 585 ch associé à un moteur électrique de 197 ch délivre une puissance combinée de 727 ch et 1 000 Nm de couple. Mais surtout, la M5 peut parcourir jusqu'à 68 km en tout électrique. Ultra-performante (0 à 100 km/h en 3,8 s), elle allie confort et agilité grâce aux roues arrière directrices et ses suspensions pilotées. Vendue 161 900 €, elle reste gourmande une fois la batterie épuisée...

En plus d'une position de conduite parfaite et d'une jolie présentation, la présence d'une molette facilite les nombreux réglages.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**161 900 €** - 51 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	38 g/km **+ 14330 €**
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	4395 cm³
Puissance	727
Couple	1000
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/40 R 20 - 295/35 R 21
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	466 dm³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	5,10 x 1,97 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	NC*
80 à 120 km/h (en drive)	1,9 s
CONSOMMATION MIXTE	1,7 l/100 km*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

0 à 100 km/h en 3s8
Système hybride abouti

Poids lourd
Malus au poids

Pour le plus grand bonheur des puristes, il est possible de basculer la transmission sur le mode propulsion...

i7 xDrive60

Le grand spectacle

Impossible de passer incognito au volant de cette nouvelle Série 7, longue de 5,40 m. Et cette encore plus vrai lorsqu'elle se dote de cette peinture bicolore (option à 12 500 €). Outre les versions thermiques, la 7 se décline, ici, en version 100 % électrique de 544 ch. En revanche, l'autonomie de 420 km assurée par la grosse batterie de 105,7 kWh déçoit un peu. A l'intérieur, c'est le grand spectacle ! La part belle est donnée à l'exceptionnel niveau de finition ainsi qu'au multimédia. Ainsi, les passagers peuvent disposer d'un écran géant de 79,5cm / 31,3" pour regarder leurs séries favorites sur Amazon ou Netflix.

Niveau technologique
Présentation / finition
Confort épatant

Tarif hors-sol

Grâce aux quatre roues directrices, les 5,40 m de long se font très vite oublier.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**153650 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	745 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 105,7 kWh
COFFRE	550 dm³
POIDS	2770 kg
L x l x h (en m)	5,40 x 1,95 x 1,55
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	24,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	12h (11kW) 66h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

X1 sDrive 20i xLine

Choix judicieux

Voici la meilleure version du X1. Certes, le moteur essence d'entrée gamme offre déjà satisfaction mais cette sDrive 20i de 170 ch permet de profiter pleinement des excellentes qualités routières du SUV. Doux à l'usage grâce à son système micro-hybride, le trois cylindres fait également preuve d'une belle frugalité. Avec une conso moyenne mesurée à 6,9 l / 100 km, il se révèle même plus économe que la version 136 ch ! Et avec cette finition xLine, le X1 profite d'une dotation très complète et d'un intérieur premium. Bref, ce X1, dont le tarif ne dépasse pas celui de ses rivaux, est une totale réussite.

Mécanique aboutie
Dotation en xLine

Banquette coulissante en option
Ergonomie de certaines commandes

La finition xLine met l'accent sur le look, notez la présence des rails de toit.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**49 250 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km **+ 540 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	170 ch à 4700 tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	466/573 dm³
POIDS	1597 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	209 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

X1 M35i xDrive M

Petit mais costaud

Avec 300 ch et 400 Nm de couple sous le capot, le BMW X1 M35i xDrive affiche un sacré tempérament. Son 2.0 litres turbo M TwinPower s'associe à une transmission intégrale xDrive, une boîte automatique à 7 rapports à double embrayage (M Sport Boost) et d'un échappement M spécifique à quatre sorties. Vous l'aurez compris, ce SUV compact premium donne le ton. Résultat ? Un 0 à 100 km/h expédié en 5,4 secondes et une vitesse de pointe bridée à 250 km/h. Au volant, les sensations sont bel et bien présentes et la transmission répartit le couple sur les quatre roues avec une certaine efficacité.

Avec sa calandre noire, ses grosses roues de 20" et ses quatre sorties d'échappement, ce X1 en met plein la vue.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**64100 €** - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	175 g/km + **23040 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	300 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	516/623 dm³**
POIDS	1740 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	7,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

SUV looké
Performances
Motricité

Malus XL

X1 xDrive30e M Sport

L'âge de la maturité

Un peu plus d'un an après le lancement du X1, arrive cette version hybride rechargeable de 326 ch. Cette dernière reprend la même base technique que la version sDrive25 e, à savoir un trois cylindres essence de 150 ch (136 ch pour le 25 e) couplé à un petit moteur électrique de 177 ch. Ce dernier, alimenté par une batterie de 14,2 kWh (nette) offre une autonomie moyenne plutôt pratique de 68 km. Mieux, une fois les accus à plat, le trois cylindres se contente de 6,8l/100 km de sans-plomb en moyenne. Par ailleurs, on ne s'ennuie pas au volant du X1, sa douceur et son dynamisme séduiront ceux qui aiment conduire.

Le BMW X1 xDrive30 e n'accepte pas plus de 7,4 kW de puissance de charge en monophasé !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**62600 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	17 g/km + **610 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	326
Couple	477
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	477 dm³**
POIDS	1934 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	202 km/h
0 à 100 km/h	6s0
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Autonomie en tout électrique
Conso du trois cylindres

Prix peu amical
Confort moyen

X1 xDrive 25e M Sport

Loin devant la concurrence

Ici, le X1 se dote d'une convaincante motorisation hybride rechargeable de 245 ch. Sous le capot, le très discret trois cylindres fait appel à un moteur électrique qui est chargé d'entraîner les roues arrière. D'emblée, on est conquis par la remarquable réactivité de la boîte de vitesses à sept rapports mais aussi par l'incroyable fluidité du système hybride. En plus des nombreuses phases de roulage en tout électrique, la batterie de 14,2 kWh permet de parcourir jusqu'à 68 km sans consommer une goutte de sans-plomb. Ne cherchez pas, sur ce domaine le X1 n'a pas d'équivalent !

Une fois la batterie à plat, le trois cylindres modère sa consommation.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**59600 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	17 g/km + **560 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	245 ch cumulés
Couple	477 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	477 dm³
POIDS	1910 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Système hybride performant
Autonomie en tout électrique
Douceur de conduite

Prix élevé

X1 sDrive18d

Une valeur sûre

En entrée de gamme diesel, le X1 fraichement renouvelé, attaque avec ce quatre cylindres 18d de 156 ch, dont le ticket d'entrée est fixé à 47 550 €. Associée à la très douce boîte auto. à double embrayage, cette mécanique se montre certes un peu bruyante lors des phases d'accélérations mais suffisamment volontaire au quotidien. De plus, la consommation est encore mieux maîtrisée qu'avant. D'après nos chiffres, comptez en moyenne 5,5 l/100 km, seulement. Une référence ! Enfin, à l'arrière, l'habitabilité devient vraiment intéressante et le coffre se révèle à la fois grand et pratique pour les familles.

Sur la route, les suspensions se montrent parfois un peu trop raides.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**47550 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + **818 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	150 ch à 3750 tr/mn
Couple	360 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	516/623 dm³
POIDS	1620 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Consommation hyper basse
SUV polyvalent

Moteur parfois bruyant
Fermeté des suspensions

X1 sDrive 20d

Valeur sûr

Le BMW X1 sDrive20d embarque un 2.0 litres diesel développant 163 ch et 330 Nm de couple. Cette motorisation brille avant tout par sa faible consommation moyenne de 4,5 l/100 km. Agile et sécurisant, le X1 s'apprécie sur voie rapide où il fait preuve d'un excellent niveau de confort. D'ailleurs, il surpasse même le X3 sur ce registre. Alors que son comportement routier se révèle précis sur les petites routes, son moteur vigoureux assure quand à lui de bonnes reprises. Finalement, le diesel n'a vraiment pas dit son dernier mot, puisque cette déclinaison s'impose comme un choix très pertinent dans la gamme X1.

La finition de base en offre déjà pour son argent avec le GPS, la caméra de recul, le Park Assit, la banquette fractionnable 40/20/40...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49650 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 320 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/65 R 17
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	466/573 dm³**
POIDS	1685 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	8s5
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur sobre
Confort excellent
Faible malus

- Pas bon marché

iX1 xDrive 30 M Sport

Conversion réussie

Le X1 se décline aussi en version 100 % électrique. Et quelle déclinaison ! Le groupe motopropulseur de 313 ch (rien que ça) alimenté par une batterie de 64,8 kWh (utile) assure au SUV une autonomie de 345 km. Sur autoroute, c'est un peu moins, comptez 290 km. Un peu juste pour les départs en week-end, on vous l'accorde ! En revanche, malgré ses 2 040 kg, le SUV épate par ses performances (moins de 27 s pour l'épreuve du 1000 mètres départ arrêté) et son dynamisme. Un tempérament de sportif que l'on retrouve surtout dans les virages... A ce chapitre, il fait carrément partie des meilleurs.

Difficile d'atteindre les 300 km sur autoroute mais le iX1 accepte les charges rapides jusqu'à 130 kW.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	60950 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	494 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	477 dm³
POIDS	2040 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agilité étonnante
Performances

- Plus de 60 000 €
Autonomie trop juste

X1 xDrive 23d

Un vrai petit génie

Second bloc diesel disponible au catalogue, le 23d et ses 211 ch impose la transmission xDrive. Parfait pour ceux qui évoluent sur les terrains difficiles. En revanche, cette version impose un surcoût assez conséquent de 6 100 €, face au déjà très convaincant X1 sDrive 20d. Mais la présence du système micro-hybride avec alterno-démarreur de 19 ch limite la consommation à 5,6 l/100 km de moyenne. Une valeur similaire à celle de la version diesel de base ! Très agréable à conduire sur les voies rapides, ce X1 se montre également très à l'aise en ville, grâce à la douceur très appréciable de sa boîte auto.

L'autonomie s'élève à 800 km grâce à la sobriété exceptionnelle de son 2.0 et au réservoir de 45 litres.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55750 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 1240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	211 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/45 R 19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	466/573 dm³
POIDS	1770 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Douceur d'utilisation en ville
Conso séduisante
Boîte auto

- Surcoût par rapport au 20d

iX1 eDrive 20

Le plus abordable

Pour faire face au Tesla Model Y, la star des SUV compacts électriques, BMW a complètement électrifié son modèle phare, le X1. Et depuis peu, le iX1 profite d'une toute nouvelle version d'entrée de gamme de 204 ch, avec batterie de 66 kWh. Son autonomie moyenne : 355 km. Sur route, cette dernière grimpe à 410 km. Mais lors des longs trajets sur les grands axes, le BMW doit s'arrêter tous les 295 km avant la panne. Après quoi il faut patienter une trentaine de minutes sur une borne rapide (130 kW maxi) afin que la batterie puisse récupérer 70 % de sa capacité. Son prix : 43 990 € après déduction du bonus de 3 000 €.

En plus de ses bonnes prestations routières, le iX1 propose un habitacle soigné.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	477 dm³
POIDS	1900 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11 kW) 34h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

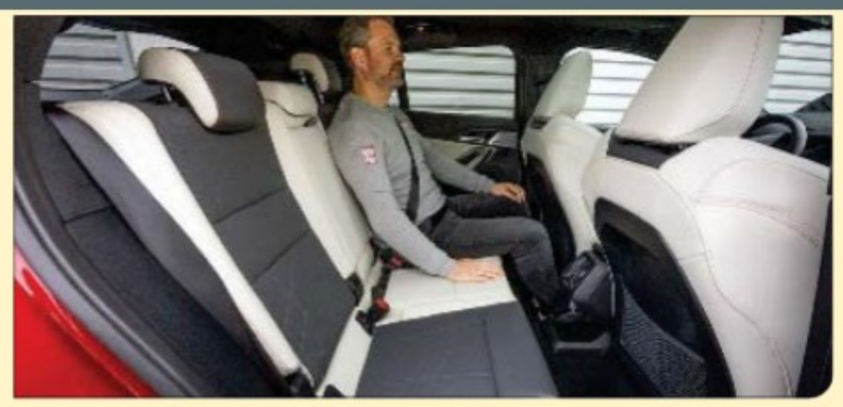
+ Comportement routier
Présentation / finition
Bonus de 3 000 €

- Autonomie sur autoroute

X2 sDrive 20i M Sport

Dans l'air du temps

Le BMW X2 a pris du galon : il a grandi de 20 cm, se rapprochant ainsi de son frère le X1. Mais si l'habitabilité ne progresse pas pour autant, le coffre lui, reste toujours aussi généreux (495 dm³). Sachez qu'il n'existe pas de motorisation "18i" de 136 ch en entrée de gamme : il débute en "20i" avec un trois-cylindres micro-hybride de 170 ch, performant et économe, mais facturé 2 000 € de plus que le X1 standard. Le confort, lui, est encore plus ferme que celui, déjà sec, du modèle classique. La finition est soignée, mais de nombreux équipements répandus restent accessibles uniquement via des packs coûteux.



Malgré des mensurations à la hausse, les plus grands adultes manquent un peu d'espace à l'arrière, surtout au niveau de la garde au toit.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**52 850 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km **+ 1 110 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 499 cm³
Puissance	170 ch à 4700 tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1 644 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,59
VITESSE MAXI	208 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Châssis agile
Grand coffre

- Confort très moyen
Places AR

La direction est précise, le comportement agile mais les suspensions fermes ne favorisent pas le confort.

X2 sDrive 18d

Chic et sobre

Dans sa version d'entrée de gamme diesel de 150 ch, le X2 se montre suffisamment réactif lors des relances et on tire pleinement profit de l'efficacité du châssis, surtout dans cette version M Sport aux suspensions affermies. Mais encore faut il pouvoir débourser les 53 550 € réclamés par le constructeur ! Néanmoins, cet ensemble mécanique ultra-sobre (5,1 l/100 km de moyenne) vous fera économiser quelques euros à la pompe. L'habitacle très bien fini, accueille par ailleurs, une planche de bord quasiment identique à celle du X1, dominée par une grande dalle numérique incurvée mais ni très lisible, ni très simple à utiliser.

+ Moteur suffisant
Présentation / finition
Conso

- Visibilité AR

Bien aidé par ses 360 Nm de couple, ce X2 diesel se montre à la fois polyvalent et peu gourmand en gazole.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**53 550 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km **+ 1834 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm³
Puissance	150 ch à 3750 tr/mn
Couple	360 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1675 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,59
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	8s9
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES ★★★★☆

iX2 eDrive 20 M Sport

Un peu court...

En version électrique d'entrée de gamme, ce SUV coupé de BMW manque de dynamisme pour entraîner ses presque 2 tonnes, mais il préserve l'ADN de la marque avec une direction précise et un châssis agile, offrant un bon toucher de route. Son principal défaut reste l'autonomie : avec une batterie de 64,8 kWh utiles, il dépasse à peine 300 km sur autoroute, un chiffre décevant pour les longs trajets. En revanche, bonne nouvelle sur le plan financier : la finition M Sport étant une option, le véhicule reste éligible au bonus écologique de 3 000 €. L'équipement, quant à lui, s'avère à la hauteur des attentes.

+ Bonus écologique
Comportement sûr

- Autonomie un peu juste
Espace AR

Les 204 ch du motopropulseur ont parfois du mal à relancer les presque 2 tonnes de ce iX2.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**50 990 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 3000 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	495 dm³
POIDS	1914 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,56
VITESSE MAXI	169 km/h
1 000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 7h (11kW)

LES ÉTOILES ★★★½☆

iX2 xDrive30 M Sport

Second round

Après le succès important de la première génération (400 000 exemplaires vendus dans le monde), BMW lève le voile sur le nouveau X2, qui dispose par ailleurs de quelques spécificités de taille. Outre ses 19,4 cm de plus en longueur, le SUV à la ligne toujours aussi fuyante, franchit surtout le grand saut vers l'électrification progressive de la gamme annoncée par le constructeur bavarois. Ici la version haute xDrive30 de 313 ch bénéficie d'une batterie de 64,8 kWh. Cette technologie, déjà vue sous le capot du iX1, offre une autonomie moyenne de 340 km, selon nos mesures.

A l'intérieur, la jolie présentation séduit tout autant que la qualité de fabrication. Seuls les passagers arrière auront à redire sur l'espace disponible.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 00 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	494 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 66,5 kWh
COFFRE	495 dm³
POIDS	2080 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,85 x 1,56
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,5 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Châssis agile
Coffre volumineux

- Autonomie un peu juste
Habitabilité moyenne

Sur les routes sinueuses, le iX2 se montre à son avantage, grâce à sa direction précise et à son châssis bien équilibré.

X3 20 xDrive

Le X3 se bonifie

Le nouveau BMW X3 adopte un design plus imposant, des équipements high-tech et des motorisations électrifiées pour mieux rivaliser avec le Mercedes GLC et le futur Audi Q5. Son habitacle modernisé séduit avec l'adoption d'un grand écran incurvé et un éclairage d'ambiance personnalisable. La version 20 xDrive M Sport, dotée d'un moteur essence 2.0L micro-hybride de 208 ch, allie confort et discrétion, mais souffre d'un double malus (poids + CO_2), rendant l'hybride rechargeable plus compétitif. Malgré son gabarit, il reste agile et agréable à conduire, avec une consommation raisonnable de 7,0 L / 100 km.

+ Confort / agilité
Technologie embarquée

- Tarif + malus
Poids élevé

Les suspensions maîtrisent avec un certain brio le poids élevé du X3. Et quelle douceur d'amortissement !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68700 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	159 g/km + 10224 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	208 ch à nc tr/mn
Couple	330 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	570 dm³
POIDS	1937 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,66
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

X4 xDrive 20d xLine

Coupé mais pressé

Le X4 vit ses derniers instants. En attendant l'arrivée du prochain modèle, ce X4 de deuxième génération adopte toujours un style de coupé. Rappelons que ce dernier a récemment gagné 8 cm en longueur. De quoi améliorer l'habitabilité à bord et s'offrir un volume de coffre de 515 dm³. Il continue à témoigner d'une précision de conduite au meilleur niveau, même si sa masse réduit ses performances. Le X4 reste avant tout un SUV qui fait valoir son confort et sa finition. L'équipement en dotation xLine apparaît généreux, mais c'est bien un minimum à ce prix.

+ Finition et habitabilité
Agilité pour un SUV

- Tarif
Masse élevée

La poupe du X4 se caractérise par de nouveaux déflecteurs et une surface peinte plus importante.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62500 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	156 g/km + 8363 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	190 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/40 R 21 - 275/35 R 21
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	515 dm³
POIDS	1935 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

X4 xDrive 30d M Sport

Généreux... et mesquin !

Tout les amateurs vous le diront : une BMW se déguste de préférence avec un 6-cylindres, fût-il diesel. Le X4 ne fait pas exception : il est magnifié par ce 3.0 turbo aussi doux que vigoureux et mélodieux, accouplé à une boîte auto. à 8 rapports onctueuse et pleine d'à-propos. Côté châssis, le X4 xDrive30d met l'accent sur le plaisir, avec une direction précise et un vrai dynamisme. Il pourrait cependant être un peu plus moelleux côté suspensions. Bon point, le nouveau X4 reçoit de nouvelles aides à la conduite (régulateur adaptatif amélioré pour la ville, freinage d'urgence autonome en intersection...). Bémol : elles sont en option !

L'habitabilité arrière est très correcte, mais la banquette ne coulisse pas (et est assez ferme).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**75 100 €** - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	173 g/km **+ 24633 €**
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm^3
Puissance	286 ch à 3250 tr/mn
Couple	650 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/40 R 21 - 275/35 R 21
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	515 dm^3
POIDS	2024 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,63
VITESSE MAXI	245 km/h*
1000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément moteur/boîte
Comportement routier

- Confort ferme
Options parfois mesquines

iX xDrive 60 M Sport

L'art du déraisonnable

Facturée 112 000 € (en M Sport), la version xDrive60 de 544 ch et ses 765 Nm ne manque pas d'arguments pour séduire ceux qui roulent beaucoup. D'autre part, sa grosse batterie de 109,1 kWh (nette) permet à ce gros SUV de parcourir en moyenne 595 km avant de passer par la case recharge, selon le constructeur. D'autre part, l'iX 60 xDrive accélère aussi fort qu'une M135 xDrive ! Plus surprenant encore, malgré ses 2,5 tonnes, l'iX profite d'une agilité étonnante grâce à la présence des quatre roues motrices et directrices, et les suspensions pilotées pneumatiques abattent un boulot remarquable sur les petites routes.

Via une borne de charge rapide, comptez 35 min pour que la batterie retrouve 80 % de sa capacité.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**112 000 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/40 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 111,5 kWh
COFFRE	548 dm^{3}**
POIDS	2592 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,97 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s6
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 11h (11kW)
AUTONOMIE	701 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Autonomie
Confort de conduite

- Inabordable
2,5 tonnes...

iX xDrive 45 M Sport

Tout d'un concept-car

Semblant sortir tout droit d'un film de science fiction, ce monstrueux SUV 100 % électrique interpelle aussi bien par son look que par son imposant gabarit (proche de celui d'un X6). Une fois à l'intérieur, on reste bouche bée ! Le dessin très contemporain du mobilier séduira les fans de déco moderne, grâce à un savoureux mélange de matériaux haut de gamme. Quoi qu'il en soit, l'habitabilité aux places arrière est géante. Cette version d'entrée de gamme xDrive45 profite d'un niveau de puissance amplement suffisant de 408 ch et l'autonomie maxi atteindrait les 600 km, selon BMW.

L'ergonomie des deux larges écrans digitaux ne s'avère pas toujours très intuitive.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**94 200 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 Y 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	548 dm^{3}**
POIDS	2452 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,97 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	5s1
TEMPS DE CHARGE	34 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	602 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Look inédit
Places arrière
Autonomie annoncée

- Encombrement

A l'image de celles d'un coupé à quatre portes, les vitres sans encadrements participent au folklore.

X5 xDrive 50e xLine

Sans compromis

Le BMW X5 xDrive 50e combine luxe, puissance et polyvalence. Avec 489 ch et une autonomie électrique d'environ 100 km, il échappe au malus écologique mais pas à celui lié au poids (11 630 €). Son moteur hybride rechargeable associe un bloc électrique de 197 ch à un six-cylindres thermique de 313 ch, offrant un excellent agrément. Malgré ses 2,5 tonnes, il reste agile et plaisant à conduire. Son habitacle raffiné garantit un confort haut de gamme, bien que certaines options restent coûteuses. Capable de tracter jusqu'à 2,7 tonnes, il se positionne comme un SUV familial performant, rivalisant avec le Mercedes GLE.

L'habitabilité n'est pas extraordinaire mais l'espace est suffisamment important pour les grands adultes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	105 150 € - 20 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	19 g/km + 11630 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	489
Couple	700
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/40 R 21 - 315/35 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	505 dm³
POIDS	2507 kg
L x l x h (en m)	4,94 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	24,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,1 s
CONSOMMATION MIXTE	0,8 l/100 km*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Moteur puissant

- + 105 000 €
Coffre moyen

XM 4.4 V8 653

Colossal

Conçu par le département sportif M de la marque, cet impressionnant SUV affiche un gabarit et un CV à faire pâlir quelques sportives. Outre ses 5,11 m de long, ses 2 m de largeur et ses 2,7 tonnes, le XM embarque un gros V8 biturbo de 489 ch épaulé par un bloc électrique de 197 ch. De quoi propulser l'engin de 0 à 100 km/h en seulement 4,3s. Mais à cause de son gabarit hors-normes, le bavarois n'est pas à son aise sur les petites routes sinueuses. Son terrain de prédilection est évidemment les grandes voies rapides, où il peut parcourir jusqu'à 88 km en électrique à une vitesse maxi de 140 km/h.

De série, le XM reçoit des roues de 21". Mais pour 3 100 € en plus, il est possible d'opter pour des jantes géantes de 23" !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	181 600 € - 39 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	36 g/km + 20 330 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	4395 cm³
Puissance	653 ch cumulés
Couple	800 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	527 dm³
POIDS	2710 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s3
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Prouesse technologique
Performance

- Freinage à la peine
Amortissement ferme

XM 50e

Plus raisonnable, vraiment ?

Outre les deux extravagantes versions de 650 et 750 ch, BMW ouvre le catalogue du XM avec cette nouvelle déclinaison 50e, dont la puissance combinée s'élève à 476 ch, tout de même. Côté technique, point de gros V8 mais un six cylindres en ligne turbo de 300 ch, associé à un moteur électrique de 200 ch. Au volant, les accélérations semblent correctes (0 à 100 km/h en 5s1), mais la lourdeur de l'engin (2 695 kg) se fait malgré tout ressentir lors des relances. Au final, l'intérêt principal de cette version de base réside au niveau de son autonomie électrique moyenne de 84 km. Le tarif pour cette version de base ? 141 000 €...

Cette version d'entrée de gamme dispose déjà d'une dotation complète et moderne.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	141 000 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km + 19 880 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	476
Couple	700
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	527 dm³
POIDS	2695 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,01 x 1,76
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s1
CONSOMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Autonomie électrique
Ambiance intérieure

- Prix d'entrée élevé
Relances un peu molles

Avec une autonomie moyenne de 84 km, la batterie de 25,7 kWh offre la possibilité d'effectuer tous les petits trajets du quotidien.

BUGATTI

2024 a été une année importante pour Bugatti qui a dévoilé la remplaçante de la Chiron. Inspirée par l'horlogerie, la Tourbillon étonne par son habitacle entièrement analogique et son moteur W16 hybridé de 1800 ch suscite déjà l'excitation.

Bugatti Automobile S.A.S.
1, château Saint-Jean
67120 Molsheim
Tél : 03 88 04 56 00
www.bugatti.com

Chiron

Collector superlatif

La Chiron appartient désormais au monde des voitures de collection, sa production s'étant arrêtée en juin.

Bienvenue dans un monde où rien n'est trop beau, ni trop cher. Ici, le prix n'est qu'une succession de zéros sans importance. Selon les statistiques officielles de Molsheim, chaque propriétaire de Bugatti moderne possède en moyenne : 42 voitures, 3 jets privés, 3 hélicoptères, 1 Yacht et 5 résidences. Va pour 16 cylindres, quatre turbos, 1 500 chevaux. L'accélération ? Oppressante et surtout, incessante, même au-delà de 300 km/h. Dotée d'un comportement infiniment plus communicatif que la Veyron, la Chiron a été produite à 500 exemplaires et sera bientôt remplacée par la Tourbillon.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**2400000 €** - 214 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	505 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	16 cyl. en W, 64S
Cylindrée	7993 cm^3
Puissance	1500 ch à 6700 tr/mn
Couple	1600 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 4 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte manuelle 7 vitesses
PNEUS	285/30 R 20 - 355/25 R 21
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	120 dm^3
POIDS	1995 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 2,04 x 1,21
VITESSE MAXI	420 km/h
0 à 100 km/h	2s6
CONSOMMATION MIXTE	23,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Technologie
Performances démoniaques
Facilité/Sensations de conduite

- Production terminée

Bolide

La diva des circuits

Bugatti ne pouvait passer à côté de la mode des supercars réservées aux circuits. Contrairement à d'autres, l'extravagante Bolide n'échappe pas à toute réglementation puisqu'elle répond à celles de la FIA en matière de sécurité. Sa puissance maximale n'est obtenue qu'avec du carburant compétition et son aérodynamique génère 2,9 tonnes d'appui. Limitée à 40 exemplaires, sa production a commencé en 2024 et elle constitue selon Bugatti le dernier hommage au W16 avec la Mistral. Ses propriétaires peuvent l'utiliser lors d'événements organisés par la marque sur les plus grands circuits.

Le somptueux habitacle, inspiré par la course, utilise des matériaux nobles comme l'Alcantara.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**6000000 €** - 0 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	505 g/km + **0 €**
MOTEUR	16 cyl. en W, 64S
Cylindrée	7993 cm^3
Puissance	1600 ch à 7000 tr/mn
Couple	1600 Nm à 2250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 4 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	30/68 R 18 - 37/71 R 18
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	NC dm^3
POIDS	1450 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 2,00 x 1,00
VITESSE MAXI	500 km/h
0 à 100 km/h	2s2
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Lignes spectaculaires
Performances

- Uniquement sur circuit
Déjà toutes vendues

Bugatti annonce pour la Bolide un tour du circuit du Mans en 3,07 min, mieux qu'une LMP1 !

Chiron Super Sport

Seulement 440 km/h !

Entièrement bleu, le dernier exemplaire de Chiron produit en 2024, "l'Ultime", était une Super Sport. Cette version voit son moteur W16 passer de 1 500 à 1 600 ch et sa vitesse de pointe bridée à 440 km/h, soit 5 de moins que la future Tourbillon. Excusez du peu ! Pour rester sur le bitume à une telle allure, la Bugatti s'allonge de 23 cm grâce à un nouveau diffuseur longuement élaboré en soufflerie. Par rapport à une Chiron "normale", cette variante se montre encore plus incroyable à tous les niveaux mais demeure toujours aussi facile à prendre en mains et civilisée à un rythme légal.

L'habitacle d'une Bugatti est une attraction. Modèle de raffinement et de luxe, le constructeur ne fait rien comme les autres.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	3840 000 € - 214 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	487 g/km + 70 000 €
MOTEUR	16 cyl. en W, 64S
Cylindrée	7993 cm³
Puissance	1600 ch à 7100 tr/mn
Couple	1600 Nm à 2250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 4 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	285/30 R 20 - 355/25 R 21
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	44 dm³
POIDS	1995 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 2,04 x 1,22
VITESSE MAXI	440 km/h
0 à 100 km/h	2s4
CONSOMMATION MIXTE	21,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Performances stratosphériques
Tenue de route
Présentation/finition

- Indisponible en neuf

La Super Sport de 1 600 ch reste la plus performante des Chiron, capable d'atteindre les 440 km/h.

W16 Mistral

Dernier souffle avant l'hybride

Pour donner un dernier écrin à son W16 suralimenté qui va prendre une retraite bien méritée, Bugatti a imaginé la Mistral. Ce roadster basé sur la plate-forme de la Chiron bénéficie d'une monocoque carbone entièrement repensée et profite de la version 1 600 ch du W16 à 4 turbos empruntée à la Super Sport. Limitée à 99 unités, la Mistral reprend des éléments de design de la Bolide, à l'image de la signature lumineuse en X. Ce découvrable soigne aussi son aérodynamisme et porte un grand soin au refroidissement de sa mécanique qui peut avaler jusqu'à 70 000 litres d'air par minute à pleine charge.

Alu taillé dans la masse, carbone, cuir... la W16 Mistral n'utilise que les matériaux les plus nobles pour son habitacle incomparable.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50000000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	NC g/km + 70 000 €
MOTEUR	16 cyl. en W, 64S
Cylindrée	7993 cm³
Puissance	1600 ch à 7000 tr/mn
Couple	1600 Nm à 2250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 4 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	285/30 R 20 - 355/25 R 21
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	dm³
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	x x
VITESSE MAXI	420 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Design époustouflant
Moteur fabuleux
Habitacle unique

- Dernier modèle avec le W16

Forte de 1 600 ch et d'une vitesse de pointe supérieure à 400 km/h, la W16 Mistral arrive pourtant à se passer d'aileron disgracieux.

BYD

Ayant dépassé Tesla sur le plan mondial, BYD continue de se déployer en Europe avec une gamme électrique tentaculaire et ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Cinq nouveaux modèles et une nouvelle marque luxueuse, Denza, sont au programme de 2025.

BYD France
34/40 Rue Henri Regnault
92400 Courbevoie
Tél : 06.31.64.54.11
www.byd.com/fr

Dolphin 204 ch 60,4 kWh Design

Peut mieux faire

Cette traction rivale de la Renault Megane EV propose un dessin extérieur agréable, une habitabilité confortable, une présentation intérieure plutôt chaleureuse ainsi qu'un choix de coloris étonnant. Malheureusement le bilan se ternit sur la route où la souplesse excessive de la suspension nuit au comportement routier. Heureusement, les pneus catastrophiques du lancement ne sont plus de mise. Elle semble par ailleurs présenter de bonnes dispositions en matière d'autonomie en dépit d'une vitesse de charge limitée. Enfin, son équipement apparaît particulièrement complet étant donné son prix avantageux.

Depuis son lancement, la Dolphin a abandonné ses pneus Linglong mais son comportement reste médiocre.

Rapport prix/équipement
Présentation

Comportement routier à revoir
Aides à la conduite intrusives

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	325 dm³
POIDS	1 693 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	6h (11 kW) 38h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Atto 2 45 kWh 116 ch Boost

Objectif Europe

Investi sur le haut de gamme jusqu'ici, BYD propose avec cette nouveauté un concurrent des Peugeot e-2008 ou Citroën C3 Aircross. Il affiche d'ailleurs un tempérament très européen grâce à son châssis très correctement mis au point et une finition plutôt valorisante, en plus d'une habitabilité très satisfaisante. S'y ajoute un système multimédia évolué, avec de vraies innovations en matière d'ergonomie. Il apparaît particulièrement bien positionné en matière de prix, mais il souffre d'une batterie trop petite, qui lui autorise à peine 300 km d'autonomie. S'y ajoute une puissance de charge de 65 kW trop limitée.

A bord, la qualité de finition convainc, et le système multimédia fait preuve d'innovation.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	177 ch
Couple	290 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 45 kWh
COFFRE	400 dm³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,31 x 1,83 x 1,68
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s9
TEMPS DE CHARGE	37 mln (rapide) 5h30 (11kW)
AUTONOMIE	312 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Prix attractif
Habitabilité

Autonomie insuffisante
Vitesse de charge limitée

Fidèle à ses habitudes, BYD propose sur cet Atto 2 un style assez conventionnel.

Atto 3 204 ch Design

Une copie correcte

Basé sur une nouvelle plateforme maison et alimenté par des batteries lithium-fer-phosphate ultra-plates (dites "Blade"), l'Atto 3 est un SUV compact à peine plus long qu'un Peugeot 3008. Uniquement proposé en traction de 204 ch, avec une batterie de 60,5 kWh, le BYD affiche des relances énergiques et des performances toniques. A défaut d'offrir un comportement sportif, il se révèle rassurant et distille un bon niveau de confort. A bord, on est séduit par la présentation originale (mention spéciale à l'écran central rotatif de 15''/38 cm), l'équipement pléthorique et l'habitabilité généreuse.

L'Atto 3 revendique une autonomie de 420 km WLTP.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 60,5 kWh
COFFRE	440 dm³
POIDS	1750 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s3
TEMPS DE CHARGE	40mn (rapide)
AUTONOMIE	420 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation intérieure originale
Places AR
Performances

- Comportement pataud

Seal AWD 530 ch Excellence

Une sérieuse rivale

Désireux de briser les "vieilles légendes" selon son propre patron, BYD dégaine la Seal face à la Tesla Model 3. Les accélérations de la version 530 ch se révèlent fulgurantes tandis que le confort de ses suspensions et la qualité de sa présentation surpassent l'américaine. Malheureusement, sa masse élevée se fait sentir malgré sa motricité et son comportement rassurants. Sa consommation ne lui permet pas non plus de rivaliser en matière d'autonomie. Son habitabilité royale à l'arrière se paie enfin par un volume de coffre limité tandis que ses aides à la conduite se font intrusives.

La Seal 530 ch constitue assurément l'une des propositions les plus convaincantes de la gamme Byd.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - 11 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	670 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82,5 kWh
COFFRE	447+53 dm³
POIDS	2 243 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,88 x 1,46
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 54h (Secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Comportement routier

- Volume de coffre insuffisant
Masse élevée

Seal 313 ch Design

Trop gourmande

Cette Byd se place en concurrente de la Tesla Model 3 d'entrée de gamme qu'elle surpasse en capacité de batterie de 21,5 kWh, excusez du peu ! Celle-ci ne fait cependant pas tout : son appétit important mange cet avantage si bien que son rayon d'action moyen atteint 440 km soit seulement 40 km de plus. Les temps de recharge s'allongent considérablement mais la chinoise a d'autres atouts à faire valoir, à commencer par sa présentation et son châssis qui réserve du confort et de la précision. Reste que son tarif paraît élevé pour une jeune marque qui doit encore faire ses preuves.

La Seal reprend une inspiration nautique, même si le nom signifiant baleine n'est pas le plus heureux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	313 ch
Couple	360 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82,5 kWh
COFFRE	447+53 dm³
POIDS	2 110 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,88 x 1,46
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 54h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Confort
Présentation

- Consommation
Temps de recharge

Seal U 218 ch Design

Détrôné par l'hybride

En dépit de son patronyme, le Seal U ne doit rien à la confortable berline Seal. Contrairement à cette dernière, ce SUV concurrent du Tesla Model Y est mu par son train avant, qui se fait surtout remarquer par sa motricité défaillante, y compris sur le sec. Ses performances se révèlent elles aussi quelconques mais le chinois réserve tout de même quelques qualités à commencer par une présentation intérieure de bon acabit et le confort procuré par ses suspensions souples. Dommage cependant que sa vitesse de charge se révèle si lente et son prix si élevé. Pas étonnant que les clients le préfèrent en hybride.

Contrairement à ce que son nom suggère, le Seal U ne partage rien avec la Seal berline.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 390 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	552 dm³
POIDS	2 147 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9s6
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 54h (Secteur)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Présentation intérieure
Confort

- Motricité défaillante
Vitesse de charge insuffisante

Seal U DM-i AWD 324 ch 4X4 Design

Le réaliste

Le BYD Seal-U DM-i est le seul modèle hybride rechargeable d'une gamme par ailleurs électrique. Sans surprise, il s'arroge plus de la moitié des ventes du constructeur en France. Bien placé en prix, même par rapport à ses concurrents chinois, il exploite beaucoup mieux sa puissance en version 4X4 que dans sa définition traction beaucoup moins dynamique. Habitable, très équipé et bien fini, il ne faut pas en espérer des prestations sportives en raison de suspensions particulièrement souples. En dépit d'une autonomie électrique confortable de 70 km WLTP, sa consommation sur autoroute apparaît élevée.

Le Seal U DM-i reprend les lignes de son alter-ego électrique mais pas sa plateforme.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	26 g/km + 3520 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1497 cm³
Puissance	324
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	425 dm³
POIDS	2100 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s9
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Rapport prix prestations
Habitabilité

- Suspensions trop souples
Consommation sur autoroute

Han 517 ch Executive

Haut de gamme fantôme

Cette longue limousine électrique joue les hauts de gamme, mais elle ne se vend qu'au compte-gouttes en France. Son tarif de 71 160 € (avec la peinture métal incluse), apparaît pourtant correctement positionné face à la Tesla Model S. Animée par deux moteurs d'une puissance cumulée de 517 ch, la BYD revendique une autonomie de plus de 500 km grâce à sa batterie de 86,4 kWh. Ultra-véloce et plutôt bien suspendue, elle peut aussi compter sur une présentation moderne, une finition soignée et une habitabilité correcte mais pas sur la rapidité de sa recharge. Un nouveau modèle devrait bientôt corriger cette lacune.

Cette grande berline sportive efficace et performante devrait être bientôt mise à jour.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71160 € - 9 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 86,4 kWh
COFFRE	410 dm³
POIDS	2250 kg
L x l x h (en m)	5,00 x 1,91 x 1,50
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	3s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	521 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Présentation/finition
Tenue de route

- Vitesse de charge

Sealion 7 91 kWh 530 ch Excellence AWD

Grand tourisme à la chinoise

La marque BYD déploie déjà une gamme tentaculaire dont le Sealion est l'un des derniers représentants. Plutôt bien fini, ce grand SUV Coupé concurrent des Tesla Model Y et Kia EV6 affiche des lignes sans faute de goût et un équipement pléthorique malgré un prix bien placé. Il offre un bel espace aux jambes à l'arrière mais un coffre moyen pour son gabarit. Avec 530 ch, les performances sont de premier ordre mais ce qui surprend le plus sur ce modèle est la qualité de ses suspensions, qui préservent à la fois le confort et le plaisir de conduite. Reste une autonomie moyenne pour une si grosse batterie.

Le BYD Sealion concurrence le Kia EV6 ou le Ford Mustang Mach-E, pour un tarif très inférieur.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56490 € - 11 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	530 ch
Couple	690 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion kWh
COFFRE	486+58 dm³
POIDS	2498 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,93 x 1,62
VITESSE MAXI	215 km/h*
1000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 10h (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Prix par rapport aux concurrents
Style valorisant
Comportement routier plaisant

- Autonomie pour 91,3 kWh

Tang Flagship 7 places

Le navire amiral

Ce crossover familial 7 places est un jumeau technique de la Han. Il en reprend le principe de la double motorisation (un bloc électrique par essieu) et affiche donc, lui, aussi, 517 ch. Il profite en revanche d'une nouvelle batterie de 108.8 kWh qui permet de faire passer son autonomie de 400 km d'autonomie WLTP à 530 km. Au volant, on apprécie ses performances et son comportement sain et rassurant. On craque aussi pour sa planche de bord moderne, son équipement complet ainsi que pour son habitabilité généreuse, même si le 3e rang tient davantage du dépannage.

Nouveau venu sur le segment des SUV électriques à 7 places, le Tang vient de profiter d'un restylage important.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70800 € - 9 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	680 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R22
BATTERIE	Lithium-ion 86,4 kWh
COFFRE	235/1655 dm³
POIDS	2489 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,95 x 1,73
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s6
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	400 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Relances/accélérations
Douceur de conduite
Dotation de série

- Places du 3e rang

CADILLAC

L'avenir de Cadillac en Europe passera par le tout-électrique. Après l'imposant Lyriq, disponible depuis quelques mois, un modèle plus compact, rival de l'Audi Q6 e-tron, arrivera en fin d'année. Son nom ? Optiq.

Cadillac Europe
Steltzen Strasse 4
8152 Glattbruggb
Tél : +41 44 828 28 28
www.cadillac.fr

Lyriq 600 E4 Luxury

American dream ?

Loin des "paquebots" à moteur V8 qui ont construit sa légende, Cadillac revient en Europe avec un SUV 100 % électrique au nom chantant. Son format XXL lui permet d'offrir beaucoup d'espace à bord, notamment aux places arrière. Mais attention à la garde au toit ! Quant au coffre, son volume est ridicule au vu du gabarit. En digne américaine, le Lyriq déborde de chevaux. Mais ceux-ci sont aussi gourmands que leurs ancêtres avides de pétrole (26,3 kWh/100 km en moyenne), ce qui fait tomber l'autonomie sous la barre des 400 km. Comme il se doit dans une Cadillac, la finition n'est pas irréprochable.

+ Esthétique originale
+ Habitabilité aux places arrière
- Volume de coffre
- Autonomie

La présentation intérieure est agréable à l'œil, mais mieux vaut ne pas trop se pencher sur les détails d'exécution.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**81 100 €** - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	528 ch
Couple	610 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 102 kWh
COFFRE	520 dm^3
POIDS	2710 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	207 km/h
1 000 m D. A.	25,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 12h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Avec son dessin très personnel, le Lyriq est reconnaissable au premier coup d'oeil.

CATERHAM

Conçue par le brillant Colin Chapman, la Seven continue de faire vivre la marque anglaise. Disponible en sept versions, elle coexiste avec deux projets ambitieux mais encore attendus : un coupé 2+2 nommé Project V et une Seven entièrement électrique.

Caterham
Tél : https://caterhamcars.com/fr/nos-concessionnaires.com

Seven 340R

Plaisir à l'état pur

Nombreux sont les passionnés à ne jurer que pour la marque anglaise. Véritable machine à sensations, la Seven se décline en différentes motorisations. Ici à l'essai, la Seven 340 R dispose d'un quatre cylindres (Ford) de 170 ch, seulement. Mais n'oubliez pas que ce véritable jouet pour adulte ne pèse que...579 kg ! Grâce à son rapport poids/puissance imbattable, la "Cat" expédie le 0 à 100 km/h en 5s6. Mais c'est surtout au chapitre des sensations au volant que la Seven marque les esprits. Dépourvue d'ABS et d'ESP et dotée de sièges baquets très spartiates, la Seven réclame une bonne condition physique lorsqu'on accumule les kilomètres à son volant.

+ Sensationnelle Performances

- Polyvalence Confort

La planche de bord apparaît ultra minimaliste, sans pare-brise et le chauffage est en option!

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58969 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	2726 g/km + 1901 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	170 ch à 7250 tr/mn
Couple	174 Nm à 6500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	185/55 R 13 - 215/55 R 13
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	90 dm³
POIDS	579 kg
L x l x h (en m)	3,18 x 1,58 x 1,09
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	5,9/8,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Tout comme le chauffage, le pare-brise est relégué au rang des options. Le casque intégral est donc fortement recommandé...

CHEVROLET

Aucune actualité pour Chevrolet en Europe, qui n'y a pas lancé de versions hybride ou ZR1 de la Corvette. Elle est disponible en trois versions bien évidemment soumises au malus maximal. Elle reste cependant plus accessible que ses concurrentes immédiates.

Chevrolet Europe
6 Boulevard Lilienthal
8152 Glattpark (Suisse)
Tél : 08 05 98 02 46
www.chevrolet.fr

Corvette Stingray Convertible 2LT

Performances intactes

La Corvette Convertible gagne un toit en dur mais conserve intactes ses performances élevées.

Incontournable depuis les débuts de la "Vette", la version cabriolet affiche comme le coupé des tarifs relativement accessibles mais le malus frappe dur. Son système de toit en dur, escamotable électriquement en une dizaine de secondes, n'entame en rien les performances du V8 atmosphérique de 482 ch. Et la petite prise de poids ne dégrade pas le comportement sportif et efficace de l'américaine qui a toutefois perdu de son extravagance côté design. On se console avec, enfin, une présentation et une finition à la hauteur des meilleures rivales européennes. Petit conseil, optez pour l'option suspension magnétique (2 420 €).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	111 530 € - 60 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	277 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 16S
Cylindrée	6 162 cm³
Puissance	482 ch à 6450 tr/mn
Couple	613 Nm à 4500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 305/30 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	356 dm³
POIDS	1 767 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,94 x 1,24
VITESSE MAXI	296 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	12,1 l/100 km

*Données constructeurs

+ Comportement routier
Couple généreux du V8
Prix de vente

- Malus ravageur

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Corvette Stingray 2LT

Le tournant de la rigueur

Depuis la dernière génération (C8), la Corvette a adopté l'architecture avec moteur central arrière.

Depuis 1953, la Corvette a jeté les bases de LA sportive américaine, à savoir, un long capot qui abrite une mécanique rustique mais gavée de chevaux afin de mettre à mal les pneus arrière. Mais pour sa huitième génération, Chevrolet est reparti d'une feuille blanche et propose une sportive avec un moteur central et un look qui n'est pas sans rappeler quelques rivales (Honda NSX en tête). Toutefois, pas de quoi crier au scandale car le V8 (qui affiche 482 ch en Europe) est toujours aussi performant. Quant au comportement, l'américaine affiche une rigueur et une efficacité dignes des meilleures.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	104 980 € - 60 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	277 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 16S
Cylindrée	6 162 cm³
Puissance	482 ch à 6450 tr/mn
Couple	613 Nm à 4500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 305/30 R 20
RESERVOIR	70 litres*
COFFRE	356 dm³
POIDS	1730 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,94 x 1,24
VITESSE MAXI	296 km/h*
0 à 100 km/h	3s5*
CONSOMMATION MIXTE	12,1 l/100 km

*Données constructeurs

+ Comportement routier
V8 performant
Présentation plus soignée

- Look moins typé

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Corvette Z06

Un missile signé Z

Dans cette mythique livrée Z06, la Corvette se fait plus méchante avec un kit carrosserie musclé et un V8 qui passe de 482 à 625 ch.

En 2023, Chevrolet a fêté les 60 ans du label Z06 qui identifie la version la plus sportive de la Corvette. Et cette dernière version, basée sur la C8 apparue en 2019 (aux Etats-Unis) ne déroge pas à la règle puisque son V8 atmosphérique passe de 482 à 679 ch (625 ch en Europe en raison des fap). Côté look, l'américaine annonce la couleur avec un kit carrosserie body-buildé spectaculaire et des trains roulants spécifiques. Au volant, on est d'entrée subjugué par la sonorité rageuse de la mécanique, mais aussi, par son tempérament de feu. Accélérations, reprises, relances : cette Corvette est un véritable missile sol-sol.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	200 000 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	NC
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	5490 cm³
Puissance	625 ch à 8 400 tr/mn
Couple	593 Nm à 6 300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/30 R 20 - 345/25 R 21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	356 dm³
POIDS	1747 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,94 x 1,24
VITESSE MAXI	314 km/h
0 à 100 km/h	2s7
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

+ Performances
Sonorité du V8
Tarif

- Look assagi

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

CITROEN

Citroën a totalement revu sa stratégie, désormais plus low-cost. Avec les nouvelles C3 et C3 Aircross, le constructeur s'en prend directement à Dacia ! Et le nouveau C5 Aircross arrive. Le début d'une nouvelle ère pour la marque aux chevrons ?

Automobiles Citroën
2, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 09 69 39 18 18
www.citroen.fr

Ami Cargo

Pour petits déménagements

Pour 400 € en supplément de la version de base, la Citroën Ami se décline en mini utilitaire ! Mais comment, dans une auto qui dépasse à peine les 2,40 m ? Citroën a tout simplement supprimé le siège passager, pour le remplacer par une grande boîte. Cette dernière porte la capacité d'emport de l'Ami à 400 dm³. Elle est en outre modulable : son couvercle peut servir de tablette, pour mieux rendre compte de ses livraisons. L'ensemble peut supporter 140 kg. Pour le reste, rien ne change. L'autonomie plafonne à 75 km, et les recharges prennent 3h avec la prise secteur. Il va falloir planifier les livraisons de la journée...

La boîte remplace le siège passager, et porte le volume de chargement à 400 dm³ et 140 kg. Pratique !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	8 390 € - 1 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	8 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 5,5 kWh
COFFRE	63 dm³
POIDS	485 kg
L x l x h (en m)	2,41 x 1,39 x 1,52
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	3h (secteur)
AUTONOMIE	75 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

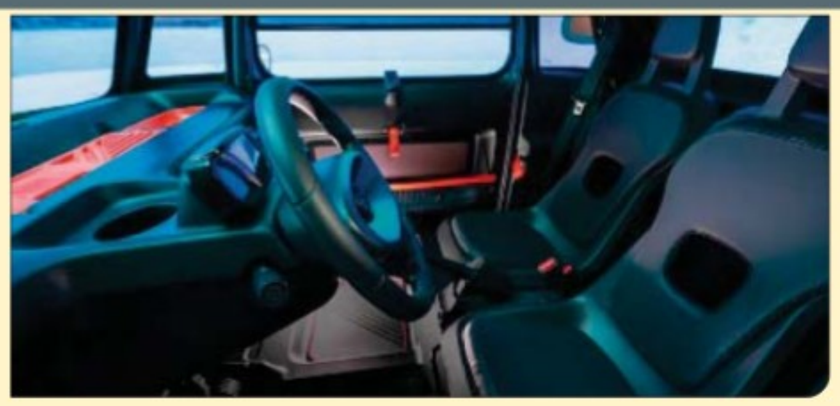
+ Coffre pratique
Tarif contenu

- Polyvalence / confort
Autonomie inchangée

Ami

Faux ami

L'Ami promet de rouler à l'électricité pour 7990 €... Mais pas bonus déduit, puisque les quadricycles électriques n'y ont plus droit. Avec son habitacle fermé, chauffé et accueillant, cette citadine deux places apparaît plus aboutie que sa rivale directe la Renault Twizy. Mieux, elle est accessible dès 14 ans. En contrepartie, cette Citroën, classée parmi les quadricycles à moteur donc interdite sur les voies rapides, est limitée à 45 km/h et n'offre qu'un confort sommaire, d'autant qu'elle est fermement amortie, et dotée d'une finition rudimentaire. Quant à l'autonomie de 75 km, elle est tout juste suffisante pour les emplettes en ville, et la charge prend 3 heures, sur la prise secteur fournie.



L'Ami a été restylée en 2024, mais l'intérieur, outre quelques touches de couleur, change peu.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	7990 € - 1 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	8 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 5,5 kWh
COFFRE	63 dm³
POIDS	485 kg
L x l x h (en m)	2,41 x 1,39 x 1,52
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	75 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

+ Tarif
Gabarit

- Champ d'action limité
Finition / équipement

A 7990 € bonus déduit, difficile de trouver une électrique moins chère. Sauf que c'est un quadricycle à moteur et non une vraie voiture !

C3 Essence 100 Max

Changement de plan

Citroën change son fusil d'épaule, et met désormais Dacia dans son viseur. La C3 se place pile en face de la star du low-cost, la Sandero. Même en finition haute, avec ce 100 ch boîte manuelle, la citadine reste fermement sous le cap des 20 000 €. Que doit-on sacrifier pour en arriver là ? Quelques équipements modernes, comme le démarrage mains-libres, et des matériaux flatteurs. Mais pas le confort, toujours très soigné par Citroën, grâce aux suspensions à butées hydrauliques, de série, et des sièges à la mousse accueillante. Le 1.2 l est ici suffisant, mais l'étagement de la boîte impose de rétrograder pour doubler. Et les places arrière progressent. La Sandero n'a qu'à bien se tenir...

Sa présentation est moderne et bien pensée. Mais il manque quelques équipements, et les matériaux font cheap.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	19950 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 330 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	100 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/50 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1207 kg
L x l x h (en m)	4,02 x 1,76 x 1,57
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	33,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,7/11,9/16,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Tarif serré
Confort préservé
Moteur sobre

- Finition médiocre

La nouvelle C3 vise directement la Dacia Sandero, avec des tarifs accessibles.

ë-C3 You

Bonne nouvelle électrique

La nouvelle C3 est aussi disponible en électrique. A l'instar de la version thermique, la ë-C3 attaque le marché par le bas, et vise les références des électriques accessibles, comme la Dacia Spring. Avec un avantage de poids : en plus de tarifs serrés, la Citroën peut prétendre au bonus écologique ! Contrairement à sa rivale roumaine, on n'a pas ici l'impression de conduire une grosse sans permis. Et le confort est de mise, grâce aux suspensions douces et aux sièges moelleux. De quoi voyager ? L'autonomie, mesurée à 245 km en moyenne, rend les grands voyages un peu aventureux. D'autant que cette entrée de gamme se passe d'écran central et donc de GPS. Mais en usage quotidien, il y a de quoi se laisser tenter par sa rationalité.

Habitacle vaste, coffre volumineux de 310 dm³ et rapport prix/équipement très attractif pour l'ë-C3 d'entrée de gamme.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23300 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	113 ch
Couple	120 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 44 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1470 kg
L x l x h (en m)	4,02 x 1,76 x 1,57
VITESSE MAXI	135 km/h
1000 m D. A.	35,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 4h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Tarif attractif
Confort préservé
Conduite rassurante

- Autonomie restreinte

Dans cette nouvelle génération, la C3 reprend les codes des SUV. Cette version électrique a droit au bonus.

C3 Aircross Hybride 136 Max

Un nouveau rival ambitieux

Dans la foulée de la citadine C3, Citroën renouvelle son SUV citadin, le C3 Aircross. Les deux se ressemblent, et partagent une plateforme technique. Ils portent la nouvelle ambition de Citroën de devenir une référence du low-cost, face à un Dacia qui monte en gamme. Pas une promesse dans le vent : les tarifs sont serrés (au prix de certains équipements manquants), au point que cette version hybride est moins chère qu'un Duster équivalent. Le C3 Aircross peut aussi compter sur un excellent de niveau de confort, même si certains bruits d'air sont agaçants à la longue. Et il a de la place à revendre à l'arrière ! Au point que Citroën propose désormais une version à 7 places. Plus rationnel qu'un Duster, il fallait le faire !

La planche de bord du C3 Aircross est moderne et ergonomique, mais impossible d'avoir la clé mains libres, même en option.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27900 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	460 dm³
POIDS	1367 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,66
VITESSE MAXI	191 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Tarifs serrés
Confort de roulement
Hybride sobre

– Equipement chiche

Il est visuellement proche de la C3, mais ce C3 Aircross grandit beaucoup. Au point d'offrir jusqu'à 7 places !

C4 Hybride 100 You

La carte de l'originalité

Equivalente des Peugeot 308 et Renault Megane par son gabarit, la Citroën C4 s'en distingue par sa ligne originale, qui lui confère une allure de faux airs de SUV : garde-au-sol surélevée, protections en plastique brut... Si l'on dispose d'un espace aux jambes correct à l'arrière, la chute du pavillon limite la garde au toit. Et le coffre se situe juste dans la moyenne. Depuis son restylage, l'entrée de gamme profite du 1.2 hybride de 100 ch, sobre et volontaire. Cette finition You comprend clim' auto bizone, phares et essuie-glace automatiques, écran 10" et la fameuse suspension à butées hydrauliques progressives.

+ Douceur de conduite
Prix / équipement

– Aspects pratiques
Visibilité arrière

La C4 ne manque pas d'originalité avec un style qui marie un profil de Citroën des années 1970 à des attributs de SUV.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28650 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	108 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	100 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³**
POIDS	1328 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	191 km/h
0 à 100 km/h	10s7
CONSOMMATION MIXTE	4,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

C4 PureTech 130 BVA Plus

Confort signé Citroën

Avec le niveau Plus, la C4 gagne les sièges Advanced Comfort qui, alliés aux suspensions à butées hyrdauliques progressives, optimisent encore le confort, ouaté et digne de la marque. Elle gagne aussi en standing avec des jantes alliage et des éléments noir brillant, tandis qu'elle peaufine ses aspects pratiques avec des rétros rabattables électriquement, un plancher de coffre à deux positions et des poches aumonières. Depuis le restylage, l'ancien 1.2 PureTech est curieusement conservé face à la nouvelle version hybride à double-embrayage, pourtant plus sobre et plus performante. Mais il y a 2 000 € d'écart entre les deux...

+ Confort
Agrément mécanique

– Châssis peu agile
Taille compteurs numériques

Le 1.2 PureTech est conservé, et coûte 2000 € de moins que le nouvel hybride. Il est moins sobre et performant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29100 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 898 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	195/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³**
POIDS	1266 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

C4 Hybride 136 Max

Plus consensuelle

Depuis son restylage, la Citroën C4 s'est adoucie. A l'aide de petites touches (boucliers, optiques, partie arrière), elle devient plus consensuelle, même si ses proportions générales restent singulières. A l'intérieur, presque rien ne change, à part l'apparition de compteurs numériques plus grands (7" contre 5"), de série uniquement sur la finition haute Max. La présentation est donc désormais un peu vieillotte, alors que les matériaux sont globalement peu flatteurs. Mais la C4 reste la compacte la plus confortable du marché. Et elle hérite de l'ensemble hybride ë-DCS6. Le trois cylindres reçoit l'aide d'un petit moteur électrique, qui lui permet de gagner encore en sobriété, alors que les relances sont volontaires.

L'habitabilité n'a rien d'exceptionnel. On apprécie l'espace pour glisser les pieds et le confort de la banquette aux places latérales.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33300 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	107 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	195/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	400 dm³
POIDS	1363 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Moteur sobre et performant
Confort probant

Finition peu flatteuse
Intérieur daté

La C4 conserve ses proportions atypiques, à mi-chemin entre le SUV et la berline compacte.

ë-C4 156 ch Max

Rayon d'action augmenté

Pour 1000 € de plus, Citroën propose désormais une ë-C4, plus puissante (156 au lieu de 136 ch, mais seulement en mode sport) et dotée d'une plus grosse batterie (54 au lieu de 50 kWh) et d'un moteur plus efficient. Profitant de ces optimisations ainsi que de sa relative légèreté (à peine plus de 1,6 tonne), cette version gagne ainsi 85 km d'autonomie moyenne par rapport à sa petite sœur. Sur autoroute, elle peut ainsi atteindre 280 km maxi, selon nos mesures. Correct, mais la charge limitée à 100 kW est pénalisante sur autoroute. Depuis le restylage, les tarifs sont devenus beaucoup plus attractifs - mais restent élevés.

Depuis le restylage, l'écran d'instrumentation est plus grand et la boîte à gants offre plus de volume.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38000 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	369 dm³
POIDS	1624 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,52
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 30 min (rapide)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Autonomie en hausse
Confort de conduite

Charge rapide limitée
Tarif élevé

Cette version optimisée de la ë-C4 profite surtout à l'autonomie. Et c'est tant mieux !

ë-C4 136 ch Plus

Champ d'action limité

La C4 propose de passer à l'électrique avec cette version "ë". En termes de performances, pas d'inquiétude : avec 136 ch, on n'a jamais l'impression de manquer de "jus". Certes, ses relances à 80 km/h sont un peu moins vives que celles des versions thermiques, mais les départs arrêtés sont toniques grâce à la spontanéité du moteur électrique. En revanche, la capacité de la batterie de 50 kWh (capacité brute) est digne d'une citadine. Résultat, l'autonomie n'excède pas 285 km sur route et... 215 km sur autoroute. Soit un champ d'action inférieur à celui de feu la Renault Zoe. Dommage, parce que l'électrique sied bien à la confortable C4.

Avec sa petite batterie, l'ë-C4 réduit son champ d'action. Sur autoroute, il faut faire le plein tous les 150 km...

Les chiffres

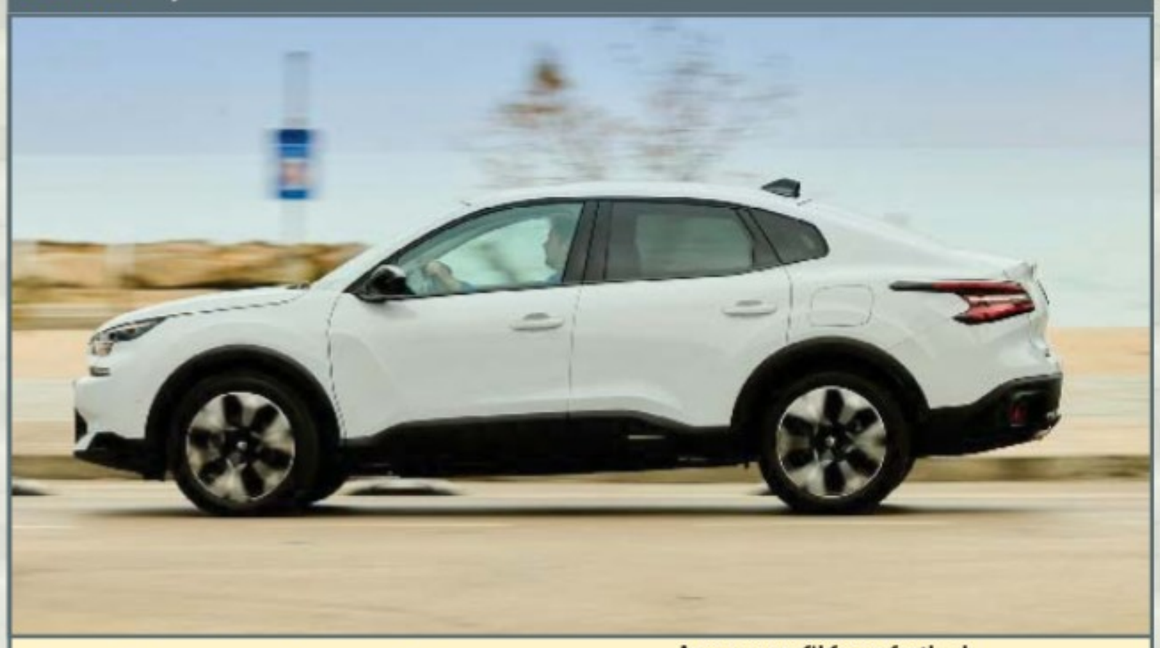
PRIX - PUISSANCE FISCALE	34800 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	380 dm³
POIDS	1646 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,80 x 1,52
VITESSE MAXI	152 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
TEMPS DE CHARGE	26 min (rapide) 5h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

+ Moteur énergique
Facilité d'utilisation

- Autonomie insuffisante
Coffre petit

C4 X Hybride 136ch Max



La C4 sort la rallonge

La C4 faisait déjà figure d'originale parmi les berlines compactes, avec son profil étiré et surélevé. Citroën pousse encore plus loin l'originalité avec cette variante C4 X, tout aussi confortable, et plus longue de 24 cm. Un surcroît qui profite exclusivement au volume de coffre, en forte hausse (+210 dm³). Revers de la médaille : avec son profil de fastback, le pavillon plongeant de la C4 X peut gêner la tête des plus grands aux places arrière. De plus, elle renonce au hayon de sa petite soeur, au profit d'une ouverture classique. Comme la C4 classique, elle accueille désormais aussi l'hybride 136 ch, sobre et performant.

Avec son profil façon fastback surélevé, la C4X déjoue les conventions et offre un immense coffre.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	106 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	610 dm³**
POIDS	1 344 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort royal
Coffre géant

- Accès au coffre
Hauteur places AR

C4 X PureTech 130 EAT8 Plus

Curieux survivant

Curieusement, malgré son restylage récent, la Citroën C4 X propose toujours l'ancien trois cylindres 1.2 PureTech de 130 ch en même temps que sa version moderne hybridée ë-DCS6 de 136 ch. Peut-être s'agit-il ici de pallier la disparition du diesel BlueHDI 130 ch ? Quoi qu'il en soit, choisir le simple 130 ch n'est pas forcément un pari gagnant. Outre sa réputation côté fiabilité (la version hybride remplace la courroie par une chaîne), il a droit à 818 € de malus écologique, contre rien du tout pour l'hybride. Les 2 000 € d'écart entre les deux moteurs sont du coup vite amortis, d'autant que l'hybride est plus sobre.

L'accès aux places arrière est plus difficile sur la version X mais l'espace reste correct. Le coffre n'a pas évolué depuis le restylage.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29800 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	195/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	610 dm³
POIDS	1311 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

+ Confort préservé
Tarif plus attractif

- Fiabilité douteuse
Malus et conso

Malgré son récent restylage, la C4 X continue toujours, pour l'heure, d'offrir le choix entre 130 et 136 ch en essence.

ë-C4 X 136 ch Plus

Fausse voyageuse

Dérivée de la C4, la C4 X offre beaucoup de confort et de coffre (même s'il n'est pas pratique). De quoi inviter tout de même aux voyages. Or, exactement comme sa petite sœur la ë-C4, la ë-C4 X semble vouée à des trajets de proximité car son autonomie sur autoroute ne dépasse pas les 215 km, obligeant donc à penser à recharger après 180 km, dans le meilleur des cas. Difficile, dans ces conditions, de prendre la route serein. En milieu urbain, en revanche, on peut rouler 300 km sur une charge. Facturé 1 000 € de plus, le nouvel ensemble moteur/batterie (156 ch/54 kWh) est bien plus recommandable.

La ë-C4 X reprend la plateforme et le moteur de l'ë-C4. Seuls le style et les aspects pratiques changent.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	lithium-ion 50 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	1635 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,80 x 1,52
VITESSE MAXI	152 km/h
1000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4 kW) 30 min (rapide)

+ Confort de suspensions
Volume de coffre

- Autonomie limitée
Accès au coffre

LES ÉTOILES Auto Plus ★★½☆☆

C5 Aircross Hybrid 136 e-DCS6 Plus

L'hybride en mode léger

En 2025, Citroën a simplifié la gamme du vieillissant C5 Aircross. la bonne nouvelle, c'est que les tarifs baissent, et sont désormais plus compétitifs que jamais. En revanche, il n'y a plus que 2 finitions, et le PureTech 130 a disparu, remplacé par l'hybride 136 ch. Il s'agit en réalité d'une évolution du PureTech, associé ici à une boîte auto. à double embrayage qui intègre un bloc électrique de 28 ch. Relié à une batterie de 0,4 kWh, celui-ci récupère l'énergie au freinage et aide le moteur thermique à l'accélération. Il est même capable d'évoluer seul, sur de courtes phases. Probant : les consos et le malus sont bas.

La structure de gamme a été revue : seules 2 finitions subsistent. Le C5 Aircross est bientôt remplacé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 900 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	615/755 dm³
POIDS	1544 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,69
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

+ Confort/aspects pratiques
Moteur plus sobre

- Boîte lente
Lacunes d'équipement

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

ë-C4 X 156 ch Max

C4 à double rallonge

Comme sa petite sœur compacte C4, la C4 X a été récemment restylée. Boucliers adoucis, phares plus consensuels (et non plus en deux partie), les retouches sont visibles. A l'intérieur, il est plus difficile de les différencier : seuls quelques matériaux et le bloc de compteurs changent. En revanche, la version électrique ë-C4 X peut désormais bénéficier du nouveau moteur de 156 ch, plus performant et plus efficient, ainsi que d'une batterie légèrement plus grande. De quoi faire progresser cette électrique sur sa plus grande faiblesse, l'autonomie, alors que les tarifs restent corrects. Malheureusement, la recharge reste bridée à 100 kW.

Fraichement restylée, la ë-C4 X bénéficie du nouveau moteur de 156 ch et de la nouvelle batterie, pour une meilleure autonomie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 700 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	610 dm³**
POIDS	1577 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,80 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
0 à 100 km/h	9s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h30 (11kW)
AUTONOMIE	427 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Autonomie en progrès
Plus performante
Confort au rendez-vous

- Recharge peu puissante

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

C5 Aircross 1.5 BlueHDi 130 EAT8 Plus

Ultra zen

En diesel, le C5 Aircross n'est plus disponible qu'avec une boîte auto. EAT8. Associée au 1.5 BlueHDi, celle-ci se révèle particulièrement douce, parfaitement en adéquation avec le confort ouaté de ce SUV. Ainsi motorisé, le Citroën demeure parmi les plus sobres de la catégorie (6,2 l/100 km). Cependant, outre un malus conséquent, certains regretteront que cet ensemble mécanique manque un peu d'allonge lors des relances sur les grands axes, surtout une fois l'habitacle et le grand coffre chargés. Aucune garantie en revanche que le diesel survive au passage à la nouvelle génération, qui arrive cette année...

Obligatoirement associé à une boîte auto, le C5 Aircross BlueHDi offre un confort inégalé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 200 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	131 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	615/755 dm³
POIDS	1550 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,66
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	33,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

+ Douceur à l'usage
Sobriété
Confort

- Relances justes

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

C5 Aircross Hybrid 225 ë-EAT8 Max

Cadeau sur prise

Ce C5 Aircross hybride rechargeable conserve la mécanique de son cousin le Peugeot 3008 II dans sa version 225 ch. L'autonomie en tout électrique apparaît correcte : jusqu'à 46 km en ville. Et une fois la batterie à plat, donc en mode hybride, l'appétit du 1.6 turbo demeure raisonnable avec une moyenne de seulement 7,1 l/100 km sur autoroute. Dernière bonne nouvelle : la contenance du coffre reste correcte malgré l'intégration de l'encombrant système électrique. Si la version 180 ch semblait plus pertinente car moins chère, elle a disparu du catalogue. Si vous voulez de l'hybride "à prise", pas le choix.

Le coffre perd 93 dm³ avec le système électrique mais reste logeable, surtout une fois la banquette avancée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**48450 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km **+ 460 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	522/662 dm³
POIDS	1855 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,69
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Autonomie électrique
Appétit en hybride
Polyvalence

Fin de carrière

Batterie chargée à fond, le C5 Aircross Hybrid 225 peut parcourir 43 km en mode 100% électrique. Il est en fin de carrière.

C5 X Hybride Rechargeable 180 e-EAT8 Plus

Chère arme anti malus

Cette originale berline familiale a vu son 1.6 PureTech de 180 ch remplacé par cette version hybride plug-in de même puissance. Au prix d'un surcoût de plusieurs milliers d'euros par rapport au PureTech 180 qu'elle remplace, ainsi qu'un surpoids de 270 kg, au détriment du comportement, encore plus pataud, tandis que sa consommation grimpe de 0,5 l/100 km. Principal avantage en revanche : pouvoir effectuer au quotidien près de 41 km en moyenne, à condition évidemment de recharger le plus souvent possible. Indisponible sur cette finition Plus, le PHEV 225 est facturé 1 900 € de plus en finition haute.

La consommation en mode hybride grimpe de 0,5 l/100 km par rapport au moteur 1.6 PureTech de 180 ch que cette version a remplacé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**53250 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	445 dm³
POIDS	1763 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,82 x 1,49
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Confort
Espace à bord

Comportement/poids
Ambiance intérieure

Cette version hybride permet de profiter des qualités de la C5 X et d'économiser en mode électrique au quotidien.

C5 X Hybride 136 ch Plus

Un monde de douceur

Citroën renoue avec les berlines familiales avec cette C5 X qui s'inspire des crossovers avec une garde au sol élevée et des protections sur les bas de caisse. De quoi séduire à la fois la Chine, où elle est fabriquée, mais aussi l'Europe. Sous ses lignes profilées, elle propose un coffre spacieux et facile à charger grâce à une grande ouverture. Dans l'habitacle, elle offre un bel espace, une planche de bord joliment dessinée et de grands écrans. Une fois en route, on est séduit par le confort des suspensions, et la bonne volonté de l'ensemble hybride 136 ch, qui remplace avantageusement l'ancien PureTech 130.

L'hybride 136 ch n'a rien de ridicule sous le capot de cette grande (et originale) berline familiale.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 350 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	116 g/km + 125 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	521 dm³
POIDS	1450 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,82 x 1,49
VITESSE MAXI	199 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Grand confort
Moteur suffisant

- Comportement pataud
Ambiance intérieure

C5 X Hybride 225 ë-EAT8 Max

Ultra branchée !

Faute de diesel, seules les versions hybrides rechargeables permettent d'économiser à l'usage. A condition d'en accepter le tarif, et de se brancher souvent, la batterie ne permettant pas d'envisager plus de 40 km en électrique. Une fois la pile déchargée, la mécanique hybride est tonique, mais boit aisément 8 l / 100 km selon nos mesures. Et avec un réservoir de 40 litres seulement, l'autonomie ne dépasse pas 500 km. La version 180 ch ne lui rend pas grand chose, pour 1 900 € de moins. Pour le reste, la C5 X se montre moelleuse dans cette version hybride, forcément dotée d'une suspension pilotée.

Le poids élevé de cette version rend le comportement pantouflard en virage. Mais les performances sont là.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 750 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	445 dm³
POIDS	1 791 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,82 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Confort
Habitabilité

- Surcoût
Autonomie

ë-Berlingo M Max

Encore trop juste

Après un bref retour de la version diesel, le Berlingo n'est plus disponible qu'avec cette version électrique de 136 ch. Baptisée "ë-Berlingo", elle se montre plutôt alerte. A l'occasion du restylage, elle gagne une nouvelle batterie de 54 kWh, qui n'est pas de trop face à la consommation d'électricité de ce véhicule peu aérodynamique. Selon Citroën, l'autonomie progresserait d'une cinquantaine de kilomètres en moyenne. De quoi enfin espérer atteindre 300 km dans la "vraie vie", mais encore insuffisant sur autoroute pour parcourir plus de 250 km... Gênant pour un véhicule pouvant se destiner à emmener la famille en vacances.

Tout juste restylé, le ë-Berlingo adopte la nouvelle identité visuelle de Citroën, dans le sillage de l'inédite ë-C3.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 800 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	632 dm³**
POIDS	1811 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,85 x 1,85
VITESSE MAXI	130 km/h
0 à 100 km/h	11s2
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4kW)
AUTONOMIE	341 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Espace intérieur
Fonctionnalité

- Autonomie sur autoroute
Assemblages intérieurs

ë-Berlingo XL Max

Grand coffre...

Avec ses 4,75 m de long, l'ë-Berlingo XL accueille plus confortablement les familles. Et contre 680 €, il peut même recevoir deux sièges supplémentaires. Et en plus d'offrir plus de place pour tout le monde, il dispose d'un coffre plus grand. D'ailleurs, les sièges du dernier rang coulissent vers l'avant pour gagner encore quelques dm³. Mieux, le surcoût par rapport au châssis court paraît raisonnable (+1000 €). Comme celui-ci, le XL reste exclusivement disponible en version électrique. La batterie a été revue, mais son champ d'action reste réduit, surtout sur autoroute. Dommage pour un ludospace, surtout à ce prix...

Avec ses 4,75 m, l'ë-Berlingo XL conserve un grand coffre et emmène jusqu'à 7 personnes aussi loin que la version M.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 800 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	1050 dm³
POIDS	1738 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,85 x 1,85
VITESSE MAXI	130 km/h
0 à 100 km/h	11s2
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4 kW)
AUTONOMIE	341 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Espace intérieur
Fonctionnalité

- Autonomie encore limitée
Ajustements intérieurs

ë-Spacetourer M 75 kWh Business Pack

Un fil à la patte

Restylé en 2024, le van de Citroën retrouve des moteurs thermiques. Il existe toujours en électrique, avec le modeste moteur de 136 ch. Hélas, les 260 Nm de couple apparaissent trop justes, surtout comparés aux 400 Nm d'un 2.0 BlueHDi de 180 ch. Moyennant 6000 € (!), il propose ici une batterie de 75 kWh au lieu de 50 kWh en version de base, son autonomie reste malgré tout trop juste pour un transporteur de troupe de cette trempe : seulement 223 km sur les grands axes à vide. Imaginez avec 8 personnes à bord... D'autant plus dommage que ce Citroën est un véhicule spacieux, confortable et maniable.

Espace intérieur
Maniabilité

Performances limitées
Autonomie réduite

Exclusivement électrique (batterie de 50 et 75 kWh), le Spacetourer bénéficie d'un restylage qui le modernise.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67570 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 75 kWh
COFFRE	351/508 dm³
POIDS	2380 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,92 x 1,89
VITESSE MAXI	137 km/h
1000 m D. A.	36,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	12,0 s
TEMPS DE CHARGE	50h (secteur) 11h (7,4kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Jumpy XL 2.0 BlueHDi 180 EAT8

Plus long, pas plus haut...

En version XL de 5,31 m de long, le Jumpy est un peu moins facile à garer mais la longueur de chargement grimpe de 35 cm par rapport au châssis M, soit 2,86 m jusqu'à la cloison, et 4 m en utilisant la trappe au niveau des pieds des passagers. Hélas, toujours pas de deuxième niveau de hauteur au programme (H_2), le Citroën préférant pouvoir accéder aux parkings bas. Pour emmener cette carrosserie imposante, il profite en version haut de gamme d'un 2.0 BlueHDi 180 ch et de la boîte auto EAT8. Et avec le restylage, il reçoit un pack d'aides à la conduite, une instrumentation numérique, etc.

Longueur de chargement
Agrément mécanique
Confort

Pas de version H_2

Difficile de trouver un fourgon plus performant et agréable. Et la capacité de chargement est satisfaisante ici.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44040 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	194 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	177 ch à 3750 tr/mn
Couple	400 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	5900 dm³
POIDS	1853 kg
L x l x h (en m)	5,31 x 1,92 x 1,90
VITESSE MAXI	185 km/h*
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Jumpy Taille M BlueHDi 120

Roi des villes

Comparé à ses rivaux tels que le Renault Trafic, le Jumpy ne dispose pas d'un compartiment de chargement aussi vaste, et son ouverture arrière manque de largeur. Mais son gabarit moins imposant est plus facile à vivre au quotidien : non seulement il entre dans la plupart des parkings sous-terrains, mais sa largeur raisonnable lui permet de se faufiler aisément dans la circulation, d'autant qu'il braque bien. On apprécie en outre son bon niveau de confort et son comportement routier serein. Restylé, le Jumpy voit sa gamme débuter avec le BlueHDi 120 ch, économe à l'usage et déjà suffisant.

Gabarit facile à vivre
Confort

Ouverture arrière
Volume moyen

Tout juste restylé, le Jumpy continue de faire valoir son gabarit compact, plus vivable en milieu urbain que celui d'un Renault Trafic.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38040 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	172 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	120 ch à 3500 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	5070 dm³**
POIDS	1656 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,92 x 1,90
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	11s6
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Jumper L2 H1 3.0 t BlueHDi 120

Dur à la tâche

Le Jumper est le plus gros utilitaire de Citroën, disponible en différents gabarits. Il propose un compartiment de charge parmi les plus vastes (10 m³ en L2H1 et 11,5 m³ en L2H2) et une cabine un peu rustique mais pleine de vastes rangements. La version courte "L1" n'étant plus au catalogue, la gamme débute avec le L2 (5,41 m), qui fait paraître le moteur 2.0 BlueHDi de 120 ch bien modeste, surtout chargé, tandis que le freinage reste mollasson... Cet engin encombrant est livré de série avec une caméra de recul, et les aides à la conduite obligatoires (freinage d'urgence auto., AFIL, etc.).

Volume de chargement
Rangements

Suspension ferme
Freinage mollasson

Disposant d'un compartiment de charge parmi les plus vastes, le Jumper a bénéficié d'un restylage.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43680 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	192 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2179 cm³
Puissance	120 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/70 R 15
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	10000 dm³
POIDS	NC
L x l x h (en m)	5,41 x 2,05 x 2,25
VITESSE MAXI	NC
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	7,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

CUPRA

L'arrivée du Terramar a scellé le destin du Cupra Ateca qui a disparu de la gamme. La citadine sportive que l'on attendait cette année, Raval, ne devrait finalement apparaître qu'en 2026.Quant à la future Leon 100% électrique, ce ne sera pas avant 2030.

Cupra - Groupe Volkswagen
15 avenue de la Demi-Lune
95700 Roissy en France
Tél : 01 49 38 88 22 www.cupraofficial.fr

Leon 1.5 eTSI 150 ch V

Le style a un prix

La Leon a subi un restylage. La face avant est revue, exit la traditionnelle calandre. A l'arrière le logo Cupra rétroéclairé est intégré dans le bandeau. Mise à jour aussi côté mécanique avec l'adoption du 1.5 l doté d'une hybridation légère 48 V contre 12 auparavant. Les performances sont honnêtes et la douceur moteur est appréciable en conduite coulée. Le bloc se révèle plus bruyant si on le chahute un peu plus. Les 7,1 l / 100 km de consommation moyenne semblent raisonnables mais sa cousine la Seat Leon fait mieux et affiche un tarif plus attractif.

Douceur de conduite
Style

Tarif
Finition unique

Le 1.5 eTSI de 150 ch permet de rouler dans une compacte originale, mais cette entrée de gamme dépasse les 40000 €.

Les chiffres

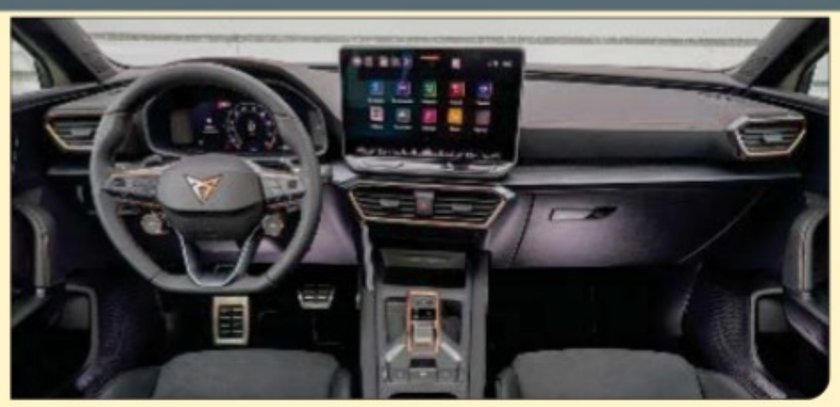
PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 490 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	375 dm³
POIDS	1 410 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	215 km/h*
1 000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Leon VZ 300 ch

Exclusive

Cette version 100% thermique utilise le bloc 2.0 l turbo bien connu de la maison Volkswagen. On le retrouve entre autres dans la Golf GTI. Il développe ici 300 ch et il est associé uniquement à la boîte DSG7. Le comportement routier est dynamique et le freinage excellent. Cette Cupra est un modèle de polyvalence. Bonne élève à la pompe avec 8.6 l / 100 km en moyenne, elle n'échappe pas cependant à un malus élevé. L'habitacle reçoit des sièges baquets enveloppants, recouverts de suédine aux surpiqûres cuivrées du plus bel effet, et un volant chauffant avec boutons satellites.



Deux boutons satellites sont présents sur le volant : l'un pour la mise en route, l'autre pour choisir son mode conduite.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 425 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	174 g/km + 20569 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm³
Puissance	300 ch à 5 300 tr/mn
Couple	400 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	375 dm³
POIDS	1521 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Caractère moteur
Polyvalence

Malus effrayant
Pas de boîte mécanique

Cette version n'est disponible que dans cette carrosserie. La déclinaison Sportstourer (break) n'est plus au catalogue.

Leon Sportstourer e-Hybrid 272 ch VZ

De la voix, mais pas de coffre !

A l'exception du 2.0 l de 300 ch, cette déclinaison Sportstourer reprend les mêmes motorisations que la berline. Fort de 272 ch cumulés ce break Cupra dispose de sacrés arguments. A commencer par un 0 à 100 km / expédié en 6s9, une consommation moyenne de 7.2 l / 100 km et surtout une autonomie en ville de 95 km en 100 % électrique. L'enthousiasme retombe lorsque l'on évoque le volume de coffre, de seulement 475 dm³. C'est inférieur à la moyenne de la catégorie. La faute à la batterie et au petit réservoir (40 l) placés dans le plancher.

La planche de bord est moderne et l'équipement high-tech avec des compteurs numériques.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**54110 €** - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	10 g/km - **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	272
Couple	400
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1764 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	229 km/h*
1000 m D. A.	27,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Autonomie électrique
Consommation

- Volume de coffre
Capacité réservoir

Cette Cupra se recharge en 2 heures sur une Wallbox, mais sait aussi se montrer raisonnable à la pompe, batterie vide.

Born V230 L

Aguicheuse

La Cupra Born partage sa plateforme avec la Volkswagen ID.3, mais son style est bien plus agressif. Si les accélérations sont franches, le 0 à 50 km / h est annoncé en 2s6 , il faut prendre en considération le poids de la belle (1841 kg). Il en résulte un petit manque de dynamisme lorsque le rythme augmente et le mordant au freinage n'est pas toujours au rendez-vous. En revanche les trajets lointains peuvent s'envisager avec une autonomie annoncée allant jusqu'à 428 km. D'autant que sur une borne rapide en courant continu, on passe de 10 à 80 % en 24 minutes.

+ Look racé
Habitabilité
Autonomie annoncée

- Agilité

Présentée au salon de Genève 2018 sous le logo Seat, c'est sous les couleurs de Cupra que la Born a débuté sa carrière.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**39090 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **3000 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	231 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 59 kWh
COFFRE	403 dm³
POIDS	1790 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	24 min (rapide) 6h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Born 77 kWh V230 XL

L'horizon s'étend

Bien équipée avec cette batterie XL de 77kWh qui développe 230ch, la Cupra Born rassure tout d'abord par son autonomie. Plus de 460 km sur route c'est bien par rapport à la concurrence. Ensuite le châssis offre un comportement rigoureux, sans être d'une agilité folle, la belle pèse tout de même 1886 kg. Malgré ses jantes de 19", le confort ferme ne présente rien de rédhibitoire et les passagers arrière profitent d'une habitabilité généreuse, supérieure à celle offerte par la Renault Megane E-Tech, rivale directe de l'espagnole. Au volant, on retrouve l'instrumentation numérique de sa cousine Volkswagen ID.3.

+ Autonomie
Habitabilité arrière
Comportement

- Confort ferme

Pour passer de 58 à 77 kWh, cette Born réclame 900 € de plus. Le prix de précieux kilomètres d'autonomie en plus.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**39 990 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **3000 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	230 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 19
BATTERIE	lithium-ion 77 kWh
COFFRE	403 dm³
POIDS	1 886 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	162 km/h
1 000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	8h30 (11kW) 61h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Born VZ 325

Horizon élargi

Cette version VZ développe 325 ch, transmis aux roues arrière. C'est 100 ch de plus que la version précédente la plus puissante. La capacité de la batterie s'accroit également, pour atteindre 79 kWh, ce qui autorise 500 km d'autonomie en ville et 400 km sur autoroute. Le châssis a été repensé avec des suspensions sport pour un comportement plus agile, mais au prix d'un confort ferme. Le système de freinage reçoit des disques plus grands. Mais comme sur beaucoup d'électriques, la pédale de frein est trop spongieuse.

La Born offre des sensations de conduite en rapport avec son look sportif, et un meilleur rapport prix/prestations que sa cousine, la Volkswagen ID.3.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46490 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	325 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 79 kWh
COFFRE	370 dm³
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	25,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Autonomie
Comportement

- Confort ferme
Pédale de frein

Cousine technique de la Volkswagen ID.3, la Born se distingue par un style bien plus affirmé.

Formentor 1.5 eTSI Hybrid 150 ch

Mise à jour

A l'occasion de son restylage, ce Formentor de 150 ch passe à l'hybridation légère 48 V. Les performances sont correctes, mais les relances et la boîte DSG7 manquent de vivacité. A l'intérieur quelques évolutions. L'écran multimédia passe de 12 à 12,9 pouces et les touches du volume de la radio et de la température sont maintenant rétro-éclairées. On apprécie aussi son comportement routier, ainsi que son sens pratique développé et des places arrière suffisamment spacieuses pour lui permettre de jouer les SUV familiaux. Mais il n'échappe pas au malus…

+ Comportement
Evolution technique

- Tempérament mécanique
Malus

En plus de son restylage intervenu l'été dernier, ce Formentor de 150 ch est devenu micro-hybride.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43675 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³
POIDS	1511 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Formentor 1.5 e-Hybrid 204

Dans l'air du temps

Cette version hybride rechargeable de 204 ch est associée à la boîte DSG et n'est disponible qu'en deux roues motrices. Le Formentor équipé d'une batterie de 20 kWh offre en ville 49 km d'autonomie en mode 100% électrique. De quoi assurer ses trajets quotidiens sans une goutte de sans plomb ! Les performances sont convaincantes (0 à 100 km/h en 7s7). En usage intensif, comprenez charge électrique au plus bas, la consommation reste acceptable, 7 l/100 km en moyenne. Pas si mal, compte tenu du poids total de la bête : 1625 kg, dont 130 de batteries.

+ Autonomie électrique intéressante
Performances
Consommation

- Poids

Le Formentor Hybrid est disponible avec deux niveaux de puissance 204 et 272 ch. Les deux sont associées à une boîte DSG7.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 445 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	9 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	204
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	362 dm³**
POIDS	1717 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	0,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Formentor 2.0 TSI 333 4Drive VZ

Rumba catalane

L'été dernier, le Formentor s'est offert un restylage. Nouvelle calandre, optiques plus agressives, antibrouillards triangulaires. A bord, si la planche de bord n'évolue pas, de nombreux matériaux recylés sont utilisés et le système d'infodivertissement a été revu. Côté performances, on s'accroche. Le 2.0 TSI qui sévit déjà sur les Audi S3 et Volkswagen Golf R développe 333 ch ! Soit 23 ch de plus que la version précédente. Ce Formentor est très à l'aise en virage bien aidé par sa transmission intégrale. Les accélérations sont franches (0 à 100 km / h en 4s8) et les freins Akebono (en option) rassurent. Une difficulté majeure, le malus indigeste.

A l'aise en virage et musclé en accélération, le Formentor 233 ch est capable de tenir un rythme que bien des GTI lâcheraient.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58 335 € - 20 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	197 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	333 ch à 5600 tr/mn
Couple	420 Nm à 2100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/40 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	427 dm³**
POIDS	1641 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s8
CONSOMMATION MIXTE	8,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Performances
Comportement
Présentation

Malus affligeant

Tavascan 286 V

Pour sortir de l'ordinaire

Le Tavascan partage la même plateforme, moteurs et batteries que les Skoda Enyaq coupé et Volkswagen ID.5. A bord l'ambiance est originale avec une console centrale flottante et des décorations couleur cuivre. Les assemblages sont soignés mais les plastiques durs et clinquants dénotent au vu du tarif pratiqué. Heureusement la dotation de série est complète notamment en termes de sécurité (régulateur de vitesse adaptatif, aide au stationnement…). Au volant pas de surprise, le Tavascan est agile, les suspensions sont fermes mais sans excès. Seul bémol, une pédale de frein spongieuse et une course inconstante.

Bien qu'espagnol, le Tavascan est construit en Chine, ce qui le prive du bonus écologique sur notre territoire.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2117 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,60
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Compromis confort / agilité
Equipement complet

Sensation pédale de frein
Pas de bonus écologique

Formentor 1.5 eHybrid 272 ch VZ

Evolution de l'espèce

Restylée récemment, cette version du Formentor profite d'un nouveau système hybride, ici dans sa version la plus puissante de 272 ch. La batterie de 20 kWh de capacité utile, lui permet de parcourir 100 km en tout électrique en ville et près de 75 km sur autoroute. Batterie vide, la consommation moyenne est raisonnable, 7 l / 100 km. De quoi profiter du très bon comportement routier du Formentor qui se montre précis et joueur. L'ambiance intérieure est classique, c'est bien assemblé mais la qualité de certains matériaux est juste correcte. A ce tarif, on pouvait espérer mieux.

Le restylage a modernisé le système multimédia et l'utilisation massive de matériaux recyclés est mise en avant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58335 € - 9 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	10 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	272
Couple	400
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	245/40 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	362 dm³
POIDS	1737 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,84 x 1,53
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D. A.	27,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Autonomie électrique
Comportement

Tarif
Qualité matériaux

Le dessin de cette nouvelle face avant confirme l'ADN sportif de la marque. Un restylage réussi.

Tavascan 4Drive 340 VZ

Chaud devant

Cette version VZ du Tavascan développe 340 ch. Avec plus de 500 Nm de couple et quatre roues motrices, forcément, ça pousse fort et les relances sur route sont toniques ! Les mouvements de caisse sont bien contenus, sans dégrader le confort général. Pas mal pour un engin de plus de deux tonnes. Les passagers sont choyés, même les grands gabarits seront à l'aise aux places arrière. Reste l'épineuse question du budget. A plus de 64000 € et privée de bonus écologique (car fabriquée en Chine), elle est moins compétitive en prix et en performances qu'une Tesla Model Y Grande Autonomie.

+ Style
Performances

- Tarif
Poids

En conduite dynamique, les 2273 kg se font bien sentir et l'attaque de la pédale de frein peut dérouter.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64930 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	134 + 545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2285 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,60
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

DACIA

Dacia donne un gros coup de projecteur sur le segment des SUV. Après le lancement de la nouvelle génération du Duster, Dacia s'engage sur le segment très prisé des SUV compacts. Le Bigster bénéficie de moteurs plus ou moins électrifiés.

Dacia-Groupe Renault
13-15, quai Alphonse-Le-Gallo
92513 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél : 01 41 14 50 50
www.dacia.fr

Terramar 1.5 eHybrid 272 VZ

A l'assaut des familles

Dernier venu dans la gamme Cupra, ce Terramar partage la même plateforme que le Volkswagen Tiguan. Ce modèle est un bon SUV familial cependant, malgré 7 cm de longueur supplémentaires il se montre moins logeable aux places arrière que son petit frère, le Formentor. Il se rattrape avec un coffre plus généreux et une banquette coulissante. Conséquence d'un amortissement souple, son comportement rigoureux n'est pas très dynamique. Cette chère version VZ plug-in hybride de 272 ch est la seule finition disponible. Si aucun malus CO_2 ne frappe ce modèle vous n'échapperez pas au malus au poids (1050 €).

+ Confort
Autonomie électrique

- Tarif
Malus au poids

Des économies de carburant sont réalisables. Batterie pleine, il est possible de parcourir 90 km en tout électrique en ville.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59800 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	10 g/km + 1050 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	272
Couple	400
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	390/510 dm³
POIDS	1737 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,59
VITESSE MAXI	215 km/h*
1000 m D. A.	27,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Spring 45 Essential

Autre stratégie

Après avoir connu un joli succès, la Spring, désormais privée de bonus (elle est produite en Chine), a dû revoir sa copie. Restylée, elle adopte un design plus attrayant et une dotation enrichie (sécurité, instrumentation numérique, volant réglable). L'intérieur reste simple avec des plastiques robustes mais la présentation s'avère plus flatteuse. Côté mécanique, pas de changement : elle convient bien à la ville mais montre très vite ses limites sur autoroute, avec une tenue de cap incertaine et un confort limité. Son autonomie de 135 km sur voies rapides, la rend peu adaptée aux longs trajets...

+ Prix encore imbattable
Autonomie suffisante pour la ville

- Direction floue et peu agréable
Autonomie sur autoroute

En ville, l'autonomie de cette version d'appel grimpe à 245 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	16900 € - 2 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	44 ch
Couple	125 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/70 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 27 kWh
COFFRE	265 dm³
POIDS	949 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,59 x 1,52
VITESSE MAXI	126 km/h
1000 m D. A.	40,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	22,3 s
TEMPS DE CHARGE	4h50 (7.4 kW) 14h (Secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Spring 65 Expression

Attention à la concurrence…

Même sans bonus, la Dacia Spring reste l'électrique la plus abordable du marché. Mais attention, cette version 65 ch frôle désormais les 20 000 €. Parfaite en ville grâce à son format compact et sa maniabilité, elle montre ses limites sur route et grands axes en raison d'une autonomie moyenne de 190 km et d'un freinage perfectible. Cela dit, ses 65 ch suffisent pour de courtes escapades autoroutières. Côté recharge, comptez 46 min (15 à 80 %) sur borne rapide (30 kW max) ou 14 h sur une prise domestique. Mais la concurrence se renforce, notamment avec l'arrivée de la nouvelle Citroën ë-C3…

Changement d'ambiance à bord où la Spring monte en gamme. Les matériaux sont plus sérieux et la dotation assez riche.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**18900 €** - 2 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	65 ch
Couple	113 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/65 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 27 kWh
COFFRE	265 dm³
POIDS	987 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,59 x 1,52
VITESSE MAXI	126 km/h
1000 m D. A.	37,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	18,4 s
TEMPS DE CHARGE	45 mn (rapide) 5h (7kW)

LES ÉTOILES ★★★★☆

Facile en ville
Intérieur plus avenant

Prix en hausse
Charge rapide en option

Impossible de confondre cette version restylée avec l'ancienne.

Sandero SCe 65 Essential

Imbattable

Comme tous les autres modèles de la marque, la Sandero fait plus moderne grâce à sa nouvelle calandre et au nouveau logo. En entrée de gamme, vous avez droit au modeste 1.0 SCe de 65 ch. Si ce dernier fait preuve d'une certaine souplesse lors des trajets en ville, sachez qu'il trouve néanmoins assez vite ses limites sur les plus grands axes. En revanche, rien à signaler du côté du comportement routier, d'autant que cette très légère version Essential (1 076 kg) met l'accent sur le confort. Et si la finition ne fait pas l'impasse sur les équipements de sécurité, la dotation reste cependant très sommaire.

Comportement routier
Confort de suspension

+ 1 000 €
Manque d'équipement

En version Essential, la Sandero embarque le minimum syndical : vitres électriques, clim' manuelle, radar de recul…

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**12990 €** - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km **+ 210 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	66 ch à 6300 tr/mn
Couple	95 Nm à 3600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1076 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,76 x 1,50
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	37,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	15,3/26,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

Sandero TCe 90 Expression

Toujours aussi pertinente

Restylée en fin d'année 2022 (calandre et logo remaniés), la Sandero peut disposer du petit 1.0 TCe de 90 ch. Ce trois cylindres n'est, certes, pas un foudre de guerre, mais il affronte la plupart des difficultés du quotidien sans rechigner. En effet, son couple suffisant de 160 Nm permet en outre de relancer la petite Dacia sans trop d'encombre. Surtout, ce moteur essence se montre assez économe à la pompe. En moyenne cette Sandero boit 5,9 l / 100 km. En revanche, la gamme a évolué et pour bénéficier de ce moteur, il faut opter pour le niveau de finition Expression (Clim', aide au parking AR, écran de 8"…). Prix de l'ensemble : 15 950 €.

Consommation
Moteur suffisant
Prix / prestation

Relance sur autoroute

Malgré la hausse de ses tarifs, la Sandero offre un rapport prix-équipements toujours aussi intéressant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**15 950 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km **+ 190 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	90 ch à 5000 tr/mn
Couple	160 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1110 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,76 x 1,50
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	34,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,0/12,2/20,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

Sandero ECO-G 100 Essential

L'achat malin

Dacia met à l'honneur le GPL. Tout comme le Duster (et la Renault Clio), la Sandero bénéficie du convaincant 1.0 Eco-G 100. Associé à une boîte de vitesses à 6 rapports, le TCe 100 fait preuve d'une belle polyvalence. Ville, route et même autoroute, ce moteur offre des accélérations assez toniques (sauf en sixième). Alors certes, sur le mode GPL, le moteur consomme en moyenne 2 l de plus (soit 8,6 l/100 km), mais le prix bas de ce carburant finira par séduire les plus sceptiques...D'autre part, sachez que cette version GPL est accessible avec la finition de base à moins de 15 000 € !

A l'aise sur tous les parcours (ville, route, autoroute), cette Sandero permet de réaliser de belles économies.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**14 450 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	105 g/km **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1170 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,76 x 1,50
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,8/11,9/18,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Tarif imbattable
Budget carburant
Confort/agilité en progrès

- Relances en 6ème

Sandero Stepway TCe 90 CVT Expression

Le duo idéal

Avec ses faux airs de SUV, la version Stepway réalise un vrai carton. D'autant que depuis le remaniement des finitions, la Dacia profite de série de nouveaux équipements liés à la sécurité comme les airbags rideaux et le freinage auto. Par ailleurs, la prise en main de cette Dacia s'avère plus agréable que par le passé, grâce à une ergonomie intérieure repensée (réglages volant/siège). Pour disposer de la boîte CVT, gage de douceur et de fluidité, il faut cocher la finition Expression à 19 500 €. La boîte colle parfaitement avec le 1.0 TCe 90. Seul petit bémol : le trois cylindres est encore un peu trop bruyant lors des relances.

En ville, cette transmission CVT se distingue par sa douceur exemplaire, moyennant une petite hausse de consommation.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**19 500 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	139 g/km **+ 1 386 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	90 ch à 4 500 tr/mn
Couple	142 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	356 dm³
POIDS	1 175 kg
L x l x h (en m)	4,10 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	160 km/h
1 000 m D. A.	36,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Ensemble moteur/boîte
Look séduisant
Dotation appréciable

- Sonorité du 1.0 TCe

Sandero Stepway ECO-G 100 Essential

L'accord parfait

Avec la disparition du diesel au sein de la gamme Sandero, il y a fort à parier que cette version GPL, qui par ailleurs coûte aussi chère que le 90 ch, soit la version la plus plébiscitée. Et pour cause, le 1.0 turbo-GPL se révèle à la fois alerte et économe. Outre son look branché, la Stepway soigne également son comportement routier. La position de conduite désormais comparable avec celle d'une Renault Clio s'ajoute à une direction plus légère. Un bel avantage lors des manœuvres en ville. Et en plus de se montrer spacieuse, cette Stepway offre un niveau de confort assez remarquable.

Une fois à bord, les différents réglages du siège et du volant permettent enfin de trouver une position de conduite digne de ce nom.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**16150 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km **+ 450 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 5000 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	356 dm³
POIDS	1190 kg
L x l x h (en m)	4,10 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	33,7 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,2/13,6/21,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Econome
Direction plus précise
Confort de suspension

- Détails de finition

Comme les autres Dacia, la Sandero profite désormais de la nouvelle calandre Dacia Link.

Sandero Stepway TCe 110 Extreme

Montée en gamme

Forcément la Sandero n'échappe pas à la nouvelle identité visuelle de la marque, avec la calandre modernisée et le nouveau logo. La gamme a également été quelque peu remaniée mais cela n'est pas sans conséquence sur les tarifs...Visuellement plus musclée qu'une Sandero classique avec ses barres de toit modulables, la jolie version Stepway en finition haute évolue, avec l'arrivée du nouveau TCe 110, inauguré par le Jogger. Forcément, avec ce trois cylindres turbo, la Dacia améliore ses performances et les consommations apparaissent raisonnables (6,3 l / 100 km), cependant dans cette version Extreme, l'addition dépasse les 19 000 €...

On retrouve avec grand plaisir les très pratiques barres de toit modulables, inaugurées par cette génération.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**19 200 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km **+ 330 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 HR 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	356 dm³
POIDS	1 154 kg
L x l x h (en m)	4,10 x 1,85 x 1,59
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,5/10,9/18,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Prestations intéressantes
TCe 110 convaincant
Look plus sympa

+ de 19 000 €

Jogger Hybrid 140 Extreme (7 pl)

Place à l'électrification

Le Jogger reçoit une motorisation hybride empruntée à Renault (et déjà vue sur les Clio, Captur, Arkana...) qui repose sur deux petits blocs électriques qui travaillent de concert avec un moteur quatre cylindres de 94 ch. Et grâce à la boîte automatique l'ensemble est d'une douceur appréciable, surtout en agglomération où les phases de roulage en tout électrique sont nombreuses. Le gain en agrément est réel, d'autant que la consommation est basse. Et cerise sur le gâteau, les batteries logées à la place de la roue de secours n'impactent pas l'habitabilité de la Dacia familiale, qui peut accueillir 7 personnes à bord.

Cette nouvelle version hybride profite surtout à ceux qui roulent en ville où la conso ne dépasse pas les 5,7 l/100 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**27 600 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	107 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	140
Couple	144+205
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	625/805/210 dm³
POIDS	1 408 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,79 x 1,68
VITESSE MAXI	154 km/h
1 000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Agrément convaincant
Conso en ville

Chère pour une Dacia
Moteur pas rentable

Jogger 7 pl. TCe 110 Extreme

Un bon plan

Véritable couteau suisse, le Dacia Jogger peut aussi jouer les transporteurs de troupe. Pour un surcoût de seulement 900 €, le roumain se dote d'une rangée de sièges supplémentaires. Et pour y accéder, rien de plus simple. La banquette se bascule très facilement vers l'avant. En outre, l'accès est facilité par la large ouverture. Et si vous avez pour habitude de rouler chargé, le 1.0 TCe de 110 ch s'avère de bonne volonté dès que le turbo se met à souffler au delà des 1500 tr / mn. Bonne nouvelle, ce dernier modère sa consommation (6,7 l / 100 km de moyenne). Seul hic : son niveau sonore.

Si besoin, les deux sièges amovibles permettent de gagner du coffre. Plutôt légers, ces derniers s'enlèvent très facilement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**23 200 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km **+ 650 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	110 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	210/625/805 dm³
POIDS	1292 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,79 x 1,68
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	33,7 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,5/12,2/21,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Aspects pratiques
Moteur séduisant
Prix / prestations imbattable

Moteur un peu bruyant

Sur la route, ce Jogger TCe 110 offre un excellent niveau de polyvalence.

Jogger ECO-G 100 Essential (5 pl)

Nouvelle star

Logeable, pratique, looké et plutôt abordable, le Jogger rencontre un franc succès. Disponible aussi, en version 7 places, ce break compact séduira avant tout les passagers grâce à son habitabilité très correcte. Même ceux installés à la rangée du fond en configuration 7 places sont plutôt à l'aise. Et au moment venu de charger les bagages, le coffre se montre carrément géant (815 dm³). L'autre atout du Jogger concerne son moteur 1.0 Eco-G 100. S'il n'est pas un foudre de guerre, sa bicarburation essence / GPL permet d'abaisser sensiblement les coûts d'utilisation lors des passages à la pompe.

Le Jogger en impose mais sa direction douce facilite les manœuvres. Cette version vient d'augmenter de 500 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**18500 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km **+ 170 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	815 dm³
POIDS	1286 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,79 x 1,68
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	35,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,0/13,0/22,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Prix / polyvalence
Moteur ECO-G pertinent
Habitabilité

- Moteur un peu creux

Duster ECO-G 100 Extreme

Parmi les grands

Cette troisième génération de Duster ne se contente pas d'un design réussi : elle brille sur bien d'autres aspects. Affiché à partir de 19990 €, le SUV propose le 1.0 Eco-G 100, un trois-cylindres essence / GPL. Moins vif en mode GPL, il consomme 2,8 l / 100 km de plus qu'au sans-plomb, mais son prix (1 € / l) compense largement. Grâce à ses deux réservoirs, il affiche une belle autonomie de près de 1 300 km. Sur la route, il gagne en stabilité et en précision de direction, mais le confort de suspension en pâtit légèrement. La finition Extreme (23 300 €), richement dotée, inclut clim auto., carte mains libres et jantes 17".

Grâce à sa nouvelle plateforme, le nouveau Duster gagne en dynamisme.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**23600 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km **+ 400 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1325 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	35,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,8/12,2/17,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Coût à l'usage
Autonomie

- Performance
Conso GPL

Duster TCe 130 Journey

Digne héritier

Disponible uniquement en boîte manuelle, le nouveau 1.2 TCe de 130 ch s'adapte parfaitement au Duster 2024. Ce SUV spacieux et fonctionnel gagne en polyvalence, d'autant plus que son trois-cylindres essence s'avère à la fois tonique, discret et surtout très économe grâce à son hybridation légère. Il offre également un excellent compromis entre confort et tenue de route. Côté équipements, la finition Journey se montre généreuse. Quelques bémols toutefois : des bruits d'air marqués sur autoroute, un embrayage peu agréable en ville et des sièges dont le maintien pourrait être amélioré.

La nouvelle console arbore un écran de 10,1" / 25,6 cm placé plus haut. En plus d'être moderne, le système s'avère complet et réactif.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**25300 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km **+ 280 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	130 ch à 4500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1450 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	565 dm³
POIDS	1349 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,4/10,5/15,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Prix / prestations
Conso raisonnable

- Bruits d'air
Embrayage

Certes, les grosses roues génèrent quelques petites trépidations mais les suspensions bien calibrées offrent un très bon niveau de confort.

Duster TCe 130 4x4 Extreme

Un tout-terrain pour tous

Dans la génération précédente du Duster, le modèle tout-terrain reposait sur une motorisation diesel en 4x4. Avec cette nouvelle version, c'est désormais le moteur essence de 130 ch qui prend le relais. Il embarque une transmission intégrale, une garde au sol relevée de 8 mm, un contrôle de vitesse en descente et plusieurs modes de conduite adaptés aux différents terrains. En revanche, les amateurs de franchissement pur et dur pourraient regretter l'absence d'un blocage de différentiels. Sachez aussi que ce modèle affiche un surcoût de 3 100 € par rapport à la version équivalente en 130 ch 4x2.

Même en l'absence de blocage de différentiel, ce Duster 4x4 saura vous sortir des situations délicates.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 400 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 1074 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	130 ch à 4500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	400 dm³
POIDS	1448 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,2/10,6/17,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Transmission aboutie
4x4 accessible

- Surcoût par rapport au 4x2
Pas un vrai franchisseur

Duster Hybrid 140 Extreme

Un Duster bien urbain

Le seul Duster équipé d'une boîte automatique est la version hybride, reprenant la motorisation des Dacia Jogger, Renault Clio, Captur et Arkana E-Tech. Affiché 3 000 € de plus que le modèle essence de 130 ch, il se révèle idéal en ville, où il séduit par sa douceur de conduite, son silence de fonctionnement (grâce aux nombreuses phases électriques) et surtout sa sobriété. En moyenne, le Duster hybride consomme 5,7 l/100 km. En revanche, sur route et sur les plus grands axes, la boîte parfois hésitante lors des relances nuit aux reprises et à la consommation, tout en rendant le 1.6 bruyant à haut régime…

Sur la route, le Duster Hybride doit parfaire son agrément. La boîte à crabots a tendance à faire brailler le moteur thermique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 300 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	113 g/km + 50 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	140 ch à nc tr/mn
Couple	148 + 205 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/60 R 18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1 418 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	155 km/h
1 000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort de conduite
Conso et agrément en ville

- Moteur bruyant
Boîte capricieuse

Bigster Hybrid 155 Journey

Big Duster !

Dacia investit le segment des SUV compacts avec le Bigster, un modèle spacieux et moderne, tout en restant abordable. Avec 22 cm de plus que le Duster, il offre un coffre XL (546 dm³) et un habitacle généreux, bien que trois adultes à l'arrière manquent de place. Son équipement est riche, incluant des options inédites chez Dacia (clim' bizone, hayon motorisé, régulateur adaptatif). Sous le capot, quatre motorisations électrifiées sont proposées, dont un hybride 155 ch. Ce dernier offre sobriété (4,8 l/100 km) et bon agrément en ville, mais souffre d'une boîte peu réactive et d'une insonorisation perfectible sur route.

Outre le coffre géant, les places arrière offrent un espace aux jambes généreux. Seule, la place du milieu se révèle un peu trop étroite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 793 cm³
Puissance	155 ch à nc tr/mn
Couple	172 + 205 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	546/612 dm³
POIDS	1487 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,66
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s7
CONSOMMATION MIXTE	4,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur sobre
Habitabilité / coffre

- Qualité perçue
Amortissement perfectible

Bien que son insonorisation et la réactivité de sa boîte auto laissent à désirer, le Bigster hybride séduit par sa sobriété.

DONKERVOORT

Petit constructeur néerlandais, Donkervoort élabore avec grand soin ses super-sportives, lointaines descendantes des Lotus Seven. Radicales et chères, elles s'adressent à des pilotes confirmés et fortunés. La remplaçante de la F22, la P24 RS, arrive.

Donkervoort
Donkervoort Automobielen B.V.
Pascallaan 96
NL-8218 NJ Lelystad
Tél : +31 (0) 320 267 050 - www.donkervoort.com

F22

L'intérieur est logiquement dépouillé. En option, le pilote peut s'offrir l'ABS de course, ou encore la direction assistée.

Avion de chasse

Contrairement à l'avion de chasse américain avec qui elle partage son nom, la Donkervoort F22 n'a rien de furtif. Ce bizarre insecte néerlandais, lointain descendant de la lignée des Lotus Seven, pousse les superlatifs à leurs paroxysmes. Equipée du 5 cylindres turbo de l'Audi RS3, poussé à 500 ch, le tout dans un châssis serti de carbone ne pesant que 803 kg, elle catapulte ses occupants avec une force surnaturelle. Elle demande de son pilote une attention permanente et un certain talent, pour espérer entrevoir son potentiel. Les moins téméraires pourront choisir, en option, certaines aides (ABS, direction assistée...).

+ Poids très contenu
Moteur de feu
Sensations folles

– Tarif énorme

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	312 062 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	195 g/km + 70000 €
MOTEUR	5 cyl. en ligne, 20S
Cylindrée	2480 cm³
Puissance	500 ch à 6 360 tr/mn
Couple	640 Nm à 5150 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	235/40 R 18 - 275/35 R 19
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	298 dm³
POIDS	803 kg
L x l x h (en m)	4,04 x 1,92 x 1,11
VITESSE MAXI	290 km/h
0 à 100 km/h	2s5
CONSOMMATION MIXTE	7,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

La Donkervoort reprend la philosophie des Caterham... Mais la pousse au maximum, avec ici 500 ch pour 800 kg !

DS

Après quelques années sans grande nouveauté, DS reçoit enfin un peu d'air frais avec l'arrivée du N°8, grand SUV statutaire. La DS 4 sera bientôt restylée et renommée N°4, avant l'arrivée de nouveaux N°7 et N°3 en 2026, en électrique et hybride.

DS Automobiles
2, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 09 69 32 19 55
www.dsautomobiles.fr

DS 3 E-Tense Etoile

Rallonge bienvenue

Comme d'autres modèles du groupe Stellantis, la version électrique du DS 3 a reçu un nouveau moteur de 156 ch (au lieu de 136 ch), et une batterie inédite d'une capacité brute de 54 kWh (au lieu de 50 kWh). Cet ensemble permet au DS 3 de dépasser les 300 km d'autonomie moyenne selon nos mesures, et même d'atteindre 345 km en ville (contre respectivement 225 et 265 km pour la version précédente). Des progrès favorisés par le gain de capacité de la batterie et sa chimie différente, ainsi que par la consommation maîtrisée du nouveau moteur. Mais le tout reste hors de prix pour un petit SUV.

Le DS 3 E-Tense a profité de son restylage pour améliorer son autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 350 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	302 dm³
POIDS	1577 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1 000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11kW) 39h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Réactivité mécanique
Autonomie en nette hausse

- Tarif ambitieux
Places AR étriquées

DS 3 Hybride 145 Etoile

Une entrée de gamme cossue

Comme de très nombreux modèles du groupe Stellantis, le DS 3 (ne l'appelez plus Crossback, depuis son restylage) peut désormais accueillir sous son capot l'ensemble hybride qui prend pour base l'ancien PureTech. Le tout affiche 145 ch, mais il s'agit bien du moteur anciennement appelé Hybride 136. Le PureTech 130 et le diesel ayant disparu du catalogue, cet Hybride est désormais votre seul choix si vous préférez éviter l'électrique. Performant et sobre, le bloc donne satisfaction, même si la boîte connait quelques hésitations en ville. Le DS3 garde toujours ce qui fait son charme : une présentation décalée et un niveau de finition très cossu. Mais à quel prix ...

Sa présentation intérieure est toujours singulière, et les places arrière trop justes. Mais la finition séduit.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38800 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	302 dm³
POIDS	1312 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,54
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Moteur sobre
Pas de malus
Finition cossue

- Tarif élevé

Ce DS 3 Hybride représente l'entrée de gamme chez DS. Ses ambitions premium poussent les tarifs vers le haut...

DS 4 Hybride 145 Ligne Or

Chacun son tour

L'ensemble hybride de 145 ch (anciennement 136 ch) et sa boîte à double embrayage continuent de conquérir toutes les gammes du groupe Stellantis, et DS n'est pas une exception. Son modèle compact, la DS 4, hérite donc de ce moteur. Ce n'est pas un handicap : plus sobre, plus performant et moins touché par la malus, l'hybride est un pas dans la bonne direction face à l'ancien PureTech, d'autant qu'il échappe aussi à la courroie problématique de ce dernier. La DS 4, de son côté, est toujours aussi confortable et cossue. Son amortissement est relativement souple, gagnant en douceur ce qu'il perd en dynamisme. Mais les tarifs sont trop élevés.

L'hybride 145 fait son chemin sous le capot de la DS 4, toujours aussi cossue et confortable... Et chère.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 300 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	117 g/km + 150 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	145 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	313 dm³**
POIDS	1454 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,87 x 1,49
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Nouveau moteur sobre
Confort et qualité

Tarifs
Manque de dynamisme

DS 7 E-Tense 4x4 360 Performance

Pour businessman pressé

Pour 5200 € de plus que l'E-Tense 300, DS propose cette version superlative de 360 ch. Le surcroît de 60 ch est obtenu grâce à une gestion optimisée de la transmission et de la batterie. En mode Sport, le 1000 m. D.A. est accompli en 26s5, contre 27s2 pour l'E-Tense 300 (même si l'on aurait aimé une boîte automatique plus réactive que l'EAT8). Autre différence : des voies élargies et un châssis abaissé qui permettent un comportement routier bien plus dynamique. Ce DS 7 peut rouler une quarantaine de kilomètres en mode électrique, après quoi le moteur thermique réclamera 9,1 l / 100 km en moyenne. Il écope du malus au poids.

Dans cette très puissante version hybride rechargeable, le DS 7 n'a peur d'aucun rival allemand !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75 800 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	44 g/km + 1610 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	360 ch cumulés
Couple	520 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 21
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	467 dm³
POIDS	1960 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort / comportement
Présentation / finition

Surcoût (+ 5 200 €)
Boîte peu réactive

DS 4 E-Tense 225 Pallas

Trop branchée ?

La DS 4 promet encore plus de confort dans cette version hybride rechargeable capable de rouler plusieurs dizaines de kilomètres en électrique, donc dans un silence total (et sans malus). Hélas, son embonpoint et ses roues de SUV n'en font pas la meilleure du genre : guère plus de 40 km en réalité, contre 44 km pour sa cousine Peugeot 308 utilisant la même mécanique. Et batterie vide, comptez 8,2 l / 100 km en moyenne au lieu de 7,5 litres pour sa compatriote et 6,9 l pour une Mercedes A 250 e. Au moins la DS 4 remporte-t-elle la palme du moelleux et de l'originalité, mais son prix s'envole ici.

Moins efficiente que ses rivales, la DS4 compense par son style original et son niveau de confort.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 700 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	33 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/40 R 20
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm³
POIDS	1768 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,49
VITESSE MAXI	233 km/h*
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Confort
Présentation

Consommation
Lourdeur en virage

DS 4 BlueHDi 130 EAT8 Pallas

Diesel contourné ?

La DS 4 reconduit le diesel de 130 ch, lié à la boîte auto., gage d'une conduite paisible. Il est désormais placé en face de l'hybride de 145 ch, particulièrement sobre... Et qui s'évite une grosse part de malus. Au final, le diesel revient plus cher, pour une consommation comparable. A moins d'être allergique à l'hybride, il a donc trouvé son remplaçant... On apprécie toujours sa belle souplesse à bas-régime et sa sobriété, même si des rivales moins typées SUV consomment un petit peu moins. Par ailleurs, il a le mérite de ne pas maltraiter le châssis, un peu mollasson. Son grondement typique détonne toutefois dans un si joli écrin.

Le niveau de finition n'a aucun reproche à se faire. Un bien bel écrin, atypique mais réussi.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 050 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1 172 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	371 dm³
POIDS	1490 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,49
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	33,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Prestations globales
Douceur à l'usage
Confort

Sonorité

DS 7 BlueHDi 130 EAT8 Pallas

L'utile et l'agréable

Cette version diesel permet d'accéder à moindres frais au DS 7, tout en limitant les frais de carburant.

Cette version diesel du DS7 (qui ne sera pas reconduite dans son remplaçant) assure l'entrée de gamme. Le 1.5 BlueHDi, forcément associé à la douce boîte auto, se montre alerte en toutes circonstances, frugal et doux. Dommage qu'il ne puisse être associé à l'amortissement piloté par caméra, qui fait la fierté de la marque sur d'autres modèles. Cela-dit, la suspension d'origine se montre déjà très prévenante. Côté comportement, le châssis fait preuve d'efficacité malgré une tendance sous-vireuse. Dans cette finition de base, le DS 7 fournit déjà le GPS, l'aide au stationnement, etc. Mais les tarifs grimpent.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50550 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 1901 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	541 dm³
POIDS	1510 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	195 km/h
0 à 100 km/h	10s9
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances honnêtes
Confort
Comportement serein

- Scan suspension indisponible

DS 7 E-Tense E 300 4X4 Pallas

En toute maîtrise

L'ajout d'un moteur sur l'essieu arrière permet à cette version de 300 ch de gagner en motricité.

Dans cette version 4x4 de 300 ch, le DS 7 E-Tense franchit un cap en termes de performances et d'efficacité. Et batterie pleine (entre 2h et 10h de branchement à domicile selon l'installation), il peut couvrir 38 km sans brûler d'essence. La concurrence fait aujourd'hui bien mieux, surtout à ce prix. Ensuite, le 1.6 turbo essence entre en action sans consommer davantage que la version 225 ch. Et les 300 ch combinés offrent des accélérations vives, le moteur électrique de l'essieu arrière assurant un maximum de motricité. Mais selon les finitions, ce DS 7 performant peut atteindre les 70 000 €... C'est ambitieux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64750 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	31 g/km + 1120 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	300 ch cumulés
Couple	520 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale non permanente Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	467 dm³
POIDS	1950 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	27,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Electrique au quotidien
Performances
Motricité

- Tarif

DS 7 E-Tense 225 Etoile

Plus chic... et plus cher

Ce DS 7 hybride rechargeable de 225 ch peut parcourir près de 40 km en mode électrique. Mais, batterie vide, il se montre gourmand (plus de 8 l/100 km en moyenne), incitant à optimiser sa recharge pour ne pas solliciter le moteur thermique au quotidien. Le châssis garantit un comportement sûr. Les suspensions actives avec caméra (équipement de série) et l'habitacle bien insonorisé assurent un confort élevé. Mais au prix d'une forte inflation : ce DS 7 frôle les 64 000 € en finition Etoile ! En échange, l'habitacle, tiré à quatre épingles et paré de cuir Nappa, joue la carte du luxe à la française. C'est valorisant.

À l'intérieur, les changements tiennent du détail, le DS 7 conservant sa présentation très cossue et inspirée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63800 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	28 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	467 dm³
POIDS	1873 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	225 km/h*
0 à 100 km/h	9s2
CONSOMMATION MIXTE	8,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Présentation et finition
Comportement sérieux

- Consommation batteries vides
Tarif prétentieux

Le DS 7 a encore gagné en prestance avec son restylage. Luxueux et bien équipé en finition Etoile, il est en revanche très onéreux.

DS 7 Vauban E-Tense 4x4 300 Esprit de Voyage

Pour présidents en herbe

Non, ce n'est pas le DS 7 d'Emmanuel Macron... Mais presque ! Le DS 7 Vauban est une version blindée du SUV français, vendu au public pour la modique somme de 165 000 €. Fruit de la collaboration entre le constructeur et le spécialiste Welp, ce DS 7 reste très discret de l'extérieur. Il faut avoir l'œil pour remarquer le pare-brise aux montants renforcés, les lourdes vitres ou l'absence de vitre de custode. Mais toute la carrosserie ou presque est renforcée de plaques de blindage, et le vitrage atteint 22 mm d'épaisseur. A l'intérieur aussi, les modifications sont presque subtiles. Pas question de traverser une zone de guerre, mais de déplacer des VIP en toute sécurité. Le tout, sans permis spécifique, grâce à un surpoids contenu (+ 164 kg).

Les portières sont très lourdes... Et pour cause : le vitrage atteint 22 mm d'épaisseur, et la carrosserie est renforcée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	165000 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	31 g/km + 3140 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	300
Couple	520
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	467 dm³**
POIDS	1925 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,91 x 1,62
VITESSE MAXI	235 km/h
0 à 100 km/h	6s1
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

- Pas de permis spécial
- Modifications discrètes
- Confort préservé
- Tarif élevé

De l'extérieur, difficile de voir le blindage. Les clients peuvent optionner, entre autres, un gyrophare...

Le DS N°8 arrive !

Le nouveau fleuron de la marque

En prenant pour base la plateforme du récent Peugeot 3008, le N°8 s'offre également une base électrique. Avec des ambitions affichées : 750 km d'autonomie ! Outre de grosses batteries (jusqu'à 97,2 kWh), le N°8 a aussi été dessiné avec l'efficience pour but, histoire de faire diminuer la consommation le plus possible. On retrouve donc une silhouette atypique, à mi-chemin entre la berline, le SUV, et le coupé quatre portes. Le N°8 a d'ailleurs vocation à succéder à la DS 9, et pas au DS 7, qui aura prochainement son remplaçant. A l'intérieur, DS affiche toujours sa différence, avec un étonnant volant quatre branches, une ambiance épurée, et des matériaux recherchés. Mais attention : les tarifs seront à la page...

L'intérieur est toujours décalé, mais le niveau de finition est au rendez-vous.

Mi-berline coupé, mi-SUV, le N°8 présente une silhouette élancée, vouée à l'efficience aérodynamique.

FERRARI

La gamme du cheval cabré s'est bien enrichie ces dernières années : SUV, GT, sportives, V12, V8, V6... La voilà désormais coiffée par une nouvelle hypercar : la F80. De quoi en offrir pour tous les goûts... Mais pas toutes les bourses !

Ferrari France
107, rue Aristide-Briand
92300 Levallois-Perret
Tél : 01 47 30 61 00
www.ferrari.com

296 GTS

Hybride sensationnelle

Décapsulée, la 296 GTS ne perd rien de sa superbe. Et son V6 assure le show !

Lancée en 2022, la Ferrari 296 tombe le haut et devient GTS. Mais à quoi bon, se demanderont les grincheux, puisqu'elle n'est plus propulsée par un V8 mais bien un V6 turbo hybride rechargeable ? Erreur : le V6 se montre très musical, et rappelle carrément les meilleurs V12 de la marque ! Le décapsulage n'a coûté à la berlinette que 70 kg en toit escamotable et renforts, alors que la perte de rigidité est presque imperceptible. Comme pour la GTB, les performances sont ahurissantes (830 ch !), alors que le comportement est d'une pureté remarquable. Merci au système hybride qui reste attaché au moteur et donc aux roues arrière seulement.

+ Performances
Sonorité du V6
Rigidité conservée

- Tarif décoiffant

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	315380 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	153 g/km + 3784 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2992 cm³
Puissance	830
Couple	740
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/35 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	NC dm³
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,96 x 1,20
VITESSE MAXI	330 km/h
0 à 100 km/h	2s9
CONSOMMATION MIXTE	6,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

296 GTB

Tout sauf une hérésie !

Cette Ferrari passe à l'hybride pour éviter les grosses taxes. Mais sa technologie se paie au prix fort.

Un V6 hybride rechargeable ? Et l'agrément mécanique alors ? Et le poids des batteries ? Sauf que Ferrari ne s'est pas contenté d'élaborer un "déplaçoir" performant et branché. Bien sûr, son but est de pouvoir évoluer en tout électrique, sur environ 15 km selon nos premiers relevés, pour éviter les gros malus, et accessoirement épargner le quartier aux aurores. Sauf qu'à son réveil, le V6 chante merveilleusement et produit, de concert avec le moteur électrique, 830 ch, pour un 0 à 200 km/h en 7s3 ! Mieux, le surpoids du système électrique est limité, et situé à l'arrière pour offrir un train avant ultra-précis et sensationnel. Du grand art !

+ Sonorité mécanique
Performances
Précision du châssis

- Tarif

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	287740 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 2918 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2992 cm³
Puissance	830
Couple	740
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/35 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	nc dm³
POIDS	1470 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,96 x 1,19
VITESSE MAXI	330 km/h
0 à 100 km/h	2s9
CONSOMMATION MIXTE	6,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

SF90 Stradale

Une hybride de 1000 ch !

Ici, les moteurs électriques ont aussi l'intérêt de sortir une puissance cumulée de 1000 ch ! Enorme.

Ferrari se la joue politiquement correct avec cette SF90 Stradale capable de couvrir 25 km en électrique. Mais en mode hybride, le V8 biturbo boosté à 780 ch et les trois moteurs électriques (un en amont de la boîte, deux autres près des roues avant) développent 1000 ch, qui font fi du poids élevé de l'ensemble. Hurlant jusqu'à 8000 tr/min, le V8 catapulte à 200 km/h en 6"7. Si les moteurs électriques pèsent sur le train avant, ils aident à tourner grâce à leur gestion indépendante. Sur route ouverte, la SF90 Stradale semble alors aussi agile qu'une 488 Pista ! Une vraie arme... Aussi disponible en version XX plus radicale.

+ Poussée délirante
Efficacité
Silence en électrique

- Poids

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	423514 € - 83 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	160 g/km + 5715 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3990 cm³
Puissance	1000
Couple	960
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 315/30 R 20
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	74 dm³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,98 x 1,19
VITESSE MAXI	340 km/h
0 à 100 km/h	2s5
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

SF90 XX Stradale

Star du XX

Chez Ferrari, le programme XX concerne des supercars modifiées pour un usage exclusivement réservé à la piste. Appendices aéros, moteurs débridés, tout est bon pour permettre à de riches apprentis pilotes de se faire plaisir lors de journées pistes VIP. Mais, pour la première fois, cette XX s'est échappée du zoo... La SF90 XX est une version plus extrême de la SF90, mais elle est aussi homologuée pour la route. L'aéro est retravaillée et désormais très visible, alors que le refroidissement optimisé libère 30 ch supplémentaires. Bref, cette SF90 XX est un vrai monstre comme seul Maranello en a le secret. De quoi faire passer les 300 000 € supplémentaires ?

Grâce à un refroidissement optimisé et quelques retouches, la XX gagne 30 ch par rapport à la SF90 classique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	770000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	178 g/km + 28413 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3990 cm³
Puissance	1030
Couple	960
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 315/30 R 20
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	NC dm³
POIDS	1560 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 2,00 x 1,23
VITESSE MAXI	320 km/h
0 à 100 km/h	2s3
CONSOMMATION MIXTE	7,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Performances folles
Grip infatigable
Parfaite pour la piste

− Tarif hallucinant !

Les appendices aérodynamiques ont fleuri, et offrent, d'après Ferrari, environ le double de l'appui de la SF90 "normale".

SF90 Spider

Ecoutez le silence !

D'ordinaire, le choix d'un Spider Ferrari a surtout pour motivation l'écoute sans filtre des vocalises de son moteur, même si les turbos en changent le timbre. Avec cette SF90, ce plaisir reste possible, du moins si l'on supporte les bourrasques générées par les 1000 ch de sa mécanique. Mais cette version hybride propose aussi de se délecter des silences de déplacement qu'autorise son autonomie de 25 km en électrique. Sur les routes de campagne bien sûr (la faune et la flore vous en seront gré), mais également dans les quartiers chics encore endormis. Reste à signer le chèque, évidemment colossal.

+ Silence à l'air libre
Performances de feu
Facilité d'utilisation

− Tarif

Avec la SF90 Spider, vous pouvez écouter pleinement un V8 biturbo en furie, ou un silence total.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	465 720 € - 83 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	162 g/km + 6637 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3990 cm³
Puissance	1000
Couple	960
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 315/30 R 20
RESERVOIR	68 litres
COFFRE	74 dm³
POIDS	1670 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,98 x 1,20
VITESSE MAXI	340 km/h
0 à 100 km/h	2s5
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Roma

Sport chic...

Ferrari souhaite élargir sa clientèle avec cet élégant coupé 2+2 motorisé par un moteur V8 biturbo placé en position centrale avant. Les places arrière sont hélas peu confortables, avec des dossiers à la verticale et un espace aux jambes réduit. Pour dépanner, donc ! Si le style se veut plus chic que sportif, on a affaire à une authentique Ferrari, déjà très performante avec 620 ch sur les roues arrière qui autorisent un 0 à 200 km/h en 9s3, et un comportement routier à la fois agile et efficace. On aurait toutefois aimé qu'elle prenne quelques cours de chant, histoire de donner le grand frisson...

+ Classe indéniable
Performances

− Sonorité timorée
Places arrière réduites

Un V8 placé à l'avant, c'est inhabituel pour une Ferrari. Mais cela permet à la Roma de proposer deux petites places arrière.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	206890 € - 56 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	255 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3855 cm³
Puissance	620 ch à 5750 tr/mn
Couple	760 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 285/35 R 20
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	272 dm³
POIDS	1472 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,98 x 1,31
VITESSE MAXI	320 km/h
0 à 100 km/h	3s4
CONSOMMATION MIXTE	10,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

12Cilindri

Sous le signe du chant

La 12Cilindri porte son moteur comme elle porte son nom : fièrement. Une ode aux GT à V12 atmo, elle reprend quelques lignes de la légendaire 365 Daytona, y compris une bande noire qui rappelle le museau en plexiglas de l'ancêtre. En hurlant jusqu'à 9 500 tr/mn, le V12 livre une partition inégalée, qui passe du baryton au soprano en un changement de rapport. Et les 830 ch ne font pas qu'accompagner le mouvement... Heureusement que les aides électroniques sont fort bien calibrées pour canaliser la cavalerie. Et la 12Cilindri sait aussi devenir une authentique GT, confortable et presque discrète. Dommage que ses interfaces tactiles soient si agaçantes. Il lui fallait bien un défaut...

La 12 Cilindri est capable de se muer en GT confortable. Mais ses interfaces sont agaçantes.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	395000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	353 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6496 cm³
Puissance	830 ch à 9250 tr/mn
Couple	678 Nm à 7250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/35 R 21 - 315/35 R 21
RESERVOIR	92 litres
COFFRE	270 dm³
POIDS	1560 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,98 x 1,30
VITESSE MAXI	340 km/h
0 à 100 km/h	2s9
CONSOMMATION MIXTE	15,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ V12 sublime
Performances
Précision et confort

- Interfaces et tarifs

Les proportions évoquent les meilleures heures du grand tourisme à la Ferrari. Le long capot abrite une œuvre d'art.

Purosangue

Cheval d'attrait

Ferrari a osé un SUV. Une courte phrase qui a l'art de faire paniquer le puriste comme presque aucune autre. Alors pour rassurer, Ferrari a tenu à faire les choses comme il faut. Le Purosangue offre des proportions suggestives, dictées par la présence de l'incroyable V12 déjà vu ailleurs dans la gamme. L'habitacle est accessible via d'inédites portes antagonistes, et accueille sans problème 4 adultes. Pour le reste, le Purosangue fait fi de son assiette surélevée, et du poids conséquent. Son amortissement très évolué, ses performances folles, et sa direction façon scalpel lèvent le doute : c'est bien une vraie Ferrari. Evidemment, le tarif va avec : en comptant les options et le malus, le cap des 500 000 € n'est pas loin...

Quatre occupants peuvent profiter confortablement du concert du V12. Les plaisirs partagés sont les meilleurs !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	390000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	393 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6496 cm³
Puissance	725 ch à 7750 tr/mn
Couple	716 Nm à 6250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 22 - 315/30 R 23
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	473 dm³
POIDS	2033 kg
L x l x h (en m)	4,98 x 2,03 x 159
VITESSE MAXI	310 km/h
0 à 100 km/h	3s3
CONSOMMATION MIXTE	17,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ V12 d'orfèvre
Comportement de Ferrari
Quatre vraies places

- Tarif absurde

Le Purosangue ne ressemble à aucun autre SUV : très long capot, portes antagonistes...

Daytona SP3

Pièce d'orfèvrerie

Dernière création ultra-limitée (599 exemplaires tous vendus), la SP3 Daytona est un vibrant hommage à ce que Ferrari considère comme l'âge d'or de l'endurance : les années 60. La carrosserie très travaillée évoque notamment les 330 P4 ayant remporté les 24 Heures de Daytona en 1967 face à Ford. Mais la vraie pièce d'orfèvrerie est son V12, dérivé de celui de la 812. Avec 840 ch et une ligne rouge fixée à 9 500 tr/mn (!), il n'en finit pas de donner le frisson. Et que dire du comportement ultra affûté pour cette rare Ferrari à V12 central-arrière, qui reprend une partie de la technique de la LaFerrari. Un vrai bijou, qu'un tarif absurde ne chagrine qu'une poignée de chanceux.

Les baquets sont moulés dans la coque carbone et le V12 hurle à n'en plus finir ! Mais la Daytona est presque facile à mener.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	2000000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	368 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6496 cm^3
Puissance	840 ch à 9250 tr/mn
Couple	697 Nm à 7250 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	265/30 R 20 - 345/30 R 21
RESERVOIR	86 litres
COFFRE	nc dm^3
POIDS	1485 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 2,05 x 1,15
VITESSE MAXI	340 km/h
0 à 100 km/h	2s9
CONSOMMATION MIXTE	16,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

- Ligne spectaculaire
- V12 au sommet
- Comportement affûté
- 599 exemplaires seulement !

La robe spectaculaire de la Daytona SP3 s'inspire des meilleurs moments de l'endurance.

La Ferrari F80 arrive !

Le nouveau bijou de Maranello

288 GTO, F40, F50, Enzo, LaFerrari... La plus légendaire des lignées automobiles a désormais une héritière : la F80. Son appellation plus traditionnelle ne doit pas vous induire en erreur : il s'agit ici d'une vraie révolution pour Ferrari. Sous son look très technique voué à l'efficacité aérodynamique, elle abrite en effet un V6 turbo. Une lourde chute après le V12 de la LaFerrari ? Oui et non. En effet, ce V6 hybride de 1200 ch est dérivé de celui qui anime la 499P, deux fois gagnante aux 24 Heures du Mans. Difficile de faire mieux comme pedigree. La F80 est une intégrale : deux moteurs électriques de 142 ch chacun animent les roues avant, et devraient permettre de décupler l'efficacité de l'engin. Vivement les premiers essais !

Sous ses faux airs de prototypes du Mans, la F80 abrite bien un moteur dérivé de la 499P victorieuse !

Très technique, voire futuriste, la ligne de la F80 sert d'abord et avant tout l'aérodynamisme.

FIAT

Un temps moribond, Fiat reprend du poil de la bête. Les lancements de la 600 Hybrid et de la Grande Panda vont faire revenir les clients dans les showrooms. Des arrivées salutaires pour compenser les médiocres ventes des modèles électriques, 500e en tête.

Fiat Auto France
2 boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 00 800 342 800 00
www.fiat.fr

500e 42 kWh 118 La Prima

Gonflée à l'électrique !

Cette 500 électrique, chic, tonique et ultra-douce, est une citadine idéale qui permet aussi de partir en week-end.

Par rapport à la 500 e de 95 ch, celle-ci gagne 23 ch et surtout, une batterie de 42 kWh. De quoi lui assurer un plus grand rayon d'action, et notamment 260 km en ville et sur route. Sur l'autoroute toutefois, n'espérez pas plus de 180 km. On oubliera donc les trajets à l'autre bout du pays, d'autant que la charge rapide reste limitée à 50 kW. Cela dit, ces prestations pourront suffire à de nombreux automobilistes pour une utilisation quotidienne, et notamment ceux qui craquent devant la bouille joviale de l'italienne, et en acceptent son confort ferme et son tarif salé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 900 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	118 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 42 kWh
COFFRE	222 dm³
POIDS	1365 kg
L x l x h (en m)	3,64 x 1,69 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	16h (secteur) 4h20 (11kW)

+ Moteur tonique
Autonomie route / ville

- Prix ambitieux
Autonomie autoroute

LES ÉTOILES ★★★★☆

Topolino

L'Ami italienne

La Topolino fait renaître le nom d'un emblématique modèle Fiat tout en évoquant le style de la Cinquecento historique.

Les synergies au sein du groupe Stellantis conduisent Fiat à proposer sa propre interprétation de l'Ami, la voiturette électrique de Citroën. Délaissant la symétrie avant / arrière initialement revendiquée par la française, l'italienne y greffe un design rétro (feux, boucliers, porte-bagages...) et un nom évoquant le passé. Réussi, le résultat s'accompagne d'un surcoût de 1900 € par rapport à l'Ami, pour des prestations identiques (50 à 60 km d'autonomie maximum dans la vraie vie, suspensions "tape-cul", pas d'ABS, etc.). Cela dit, les sans-permis des spécialistes du genre sont hors de prix, alors...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	9890 € - 1 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	8 ch
Couple	NC
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/65 R 14
BATTERIE	Lithium-ion 5,5 kWh
COFFRE	63 dm³
POIDS	487 kg
L x l x h (en m)	2,54 x 1,40 x 1,53
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	75 km

*Données constructeurs

+ Esthétique craquante
Auto sans permis accessible

- Prestations rudimentaires
Strictement limitée à la ville

LES ÉTOILES ★★★☆☆

500e C 42 kWh La Prima

Cool attitude

La 500e C était la seule découvrable 4 places électrique du marché... jusqu'à l'arrivée de la Renault 4 E-tech.

Comme la défunte 500 thermique, la "e" se découvre, contre un supplément coquet de 3000 à 3400 € ! On retrouve une capote en toile coulissant électriquement entre deux arches, parfaite pour autoriser des bains de soleil sans trop grever l'habitabilité. Hélas le coffre, qui perd ici 22 dm³, devient ridicule, surtout qu'il doit transporter les câbles de recharge. Reste que les balades sont agréables, d'autant qu'on évolue en silence. Quand il fait frais, le chauffage est efficace mais réduit l'autonomie de 20 km. Le comportement routier est sûr avec un roulis maîtrisé, mais la suspension est ferme.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 300 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	118 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 42 kWh
COFFRE	200 dm³
POIDS	1367 kg
L x l x h (en m)	3,64 x 1,69 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	32,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	16h (secteur) 4h20 (11kW)

+ Découvrable et silencieux
4 places

- Coffre ridicule
Tarif

LES ÉTOILES ★★★½☆

500e 3+1 42 kWh

Passage secret

En plus du cabriolet et de la version 3 portes, Fiat propose une originale carrosserie "3,5 portes" de la 500 électrique (avec les deux motorisations disponibles). Celle-ci abrite en effet un petit ouvrant supplémentaire du côté droit, qui facilite grandement l'accès à l'arrière : il s'ouvre en complément de la porte avant, de façon antagoniste. Cela peut notamment permettre d'installer plus facilement un enfant dans un siège auto. Sauf que cette singularité se paie cher : +2000 euros. On retrouve par ailleurs toutes les qualités de la 500 e (silence, vivacité...), ainsi que son autonomie intéressante en version 42 kWh.

La demi-porte de droite facilite l'accès aux places arrière mais oblige à ouvrir la porte avant au préalable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 900 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	118 ch
Couple	220 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 42 kWh
COFFRE	222 dm³
POIDS	1368 kg
L x l x h (en m)	3,64 x 1,69 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	4h20 (11kW) 16h (secteur)

+ Moteur vif et souple
Autonomie correcte
Originalité / accessibilité

- Surcoût (+2000 euros)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

600e 54 kWh 156 Red

Séducteur branché

Le 600 e repose sur la même base que les DS3, Jeep Avenger et Peugeot E-2008. Deuxième Fiat 100% électrique après la 500 e, il est également proposé aussi avec deux versions hybrides 48V de 100 et 136 ch. En électrique, il met à profit le nouvel ensemble moteur (156 ch, obtenus uniquement en mode Sport) et batterie (51 kWh utiles) pour démontrer de belles performances et une autonomie très acceptable (320 km en moyenne, jusqu'à 375 km en ville), le tout dans un look craquant. Et si sa finition paraît basique, le 600 e est le moins cher des cousins Stellantis et brille par sa douceur.

Plutôt accessible financièrement, le 600e se montre également assez autonome et se distingue par son confort à l'usage.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	330 dm³
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)

+ Douceur et confort
Présentation
Performances / autonomie

- Finition moyenne

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

600 1.2 Hybrid 100 DCT6 La Prima

Le 600 polyvalent

Afin d'éviter les mêmes déconvenues commerciales que sa petite soeur 500, le SUV 600 se décline en version hybride, quelques mois seulement après sa commercialisation en électrique. Un choix judicieux car l'agrément de conduite, tout comme la sobriété, sont au rendez-vous. Pour ceux qui ne sont pas prêts à passer au "zéro émission", cette hybride de 100 ch, très bien équipée dans sa finition La Prima, permet de profiter du confort, tant en amortissement qu'acoustique, et des aspects pratiques de la 600. Dommage que toutes ses qualités se monnaient assez chèrement.

Remplaçant de la 500X, le 600 adapte, comme elle, les lignes de la 500 au format SUV.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 900 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5000 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	368 dm³
POIDS	1325 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

+ Agrément de conduite
Suspension confortable
Mécanique peu sonore

- Tarif élevé

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Panda 1.0 70 Hybrid Pandina

Elle fait de la résistance

La nouvelle Panda, nommée Grande Panda, est désormais une réalité. Cependant, la précédente poursuit sa carrière en parallèle, dans une version restylée, modernisée (interfaces inédites, nouvelles aides à la conduite désormais obligatoires...) et baptisée Pandina dans sa version Cross. Elle reprend la motorisation microhybride 12 V de 70 ch qu'on lui connaissait déjà, et qui fait valoir sa consommation raisonnable et ses bonnes aptitudes en usages urbain et péri-urbain. Malgré son âge (13 ans), la Panda demeure pratique avec son format cubique, ses cinq portes et sa bonne maniabilité en ville.

La Panda "Pandina" reste dans le coup avec son moteur microhybride.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	17 900 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	116 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	70 ch à 6 000 tr/mn
Couple	92 Nm à 3 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	175/65 R 15
RESERVOIR	38 litres
COFFRE	255 dm³
POIDS	1 045 kg
L x l x h (en m)	3,69 x 1,67 x 1,64
VITESSE MAXI	138 km/h
1 000 m D. A.	39,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	16,4/23,8/39,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

+ Douceur à l'usage
Sobriété
Confort

- Tarif coquet

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Grande Panda Electrique 44 kWh La Prima

La nouvelle boîte à malices

A l'instar de sa cousine Citroën C3, avec laquelle elle partage la plupart de ses éléments techniques, la nouvelle Panda arbore désormais les atours d'un SUV. Si cela justifie le fait qu'elle soit devenue "Grande", cela lui permet surtout de se montrer plus spacieuse que jamais. La présentation générale, pimpante, ne fait pas oublier une finition très moyenne. Et sa variante électrique manque à la fois de punch pour dépasser sur voie rapide et d'autonomie pour envisager sereinement les longs trajets. Cette Grande Panda peut davantage compter sur son confort et sa douceur de conduite pour séduire.

Le combiné d'instruments numériques, parfaitement lisible, est à saluer.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27900 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	113 ch
Couple	122 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 44 kWh
COFFRE	310 dm^3
POIDS	1474 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,77 x 1,57
VITESSE MAXI	132 km/h
0 à 100 km/h	11s6
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h (7kW)
AUTONOMIE	210 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort général
Look sympa

Autonomie moyenne
Finition peu soignée

La Grande Panda existe aussi en version hybride de 100 ch.

Tipo 1.6 MultiJet 130 City

Qui dit mieux ?

Après plusieurs mois d'absence, la Tipo réintègre le catalogue Fiat dans une unique variante diesel dont le principal atout est le tarif. Accessible pour moins de 17 000 € en version de base (hors malus), elle est toutefois plus intéressante en finition City, bien mieux équipée et toujours sans rivale sur le plan financier. Outre sa bonne volonté, son 1.6 MultiJet se montre également souple et sobre. Et si elle est peu sexy, sa carrosserie tricorps lui permet d'associer habitacle spacieux et malle généreuse. La présentation intérieure mériterait toutefois d'être modernisée et la suspension d'être assouplie.

Rapport prix / prestations
Sobriété

Intérieur daté
Amortissement un peu ferme

L'absence de hayon risque de pénaliser la Tipo sur le marché français.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	18900 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm^3
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	320 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/65 R 15
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	520 dm^3
POIDS	1300 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,80 x 1,50
VITESSE MAXI	212 km/h
0 à 100 km/h	9s6
CONSOMMATION MIXTE	4,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Doblo 1.5 BlueHDi 100 Taille M

Table rase

Cousin des Citroën Berlingo Van, Peugeot Partner et Opel Combo Cargo, le Fiat Doblo est un petit utilitaire proposé en deux longueurs (tailles M et L). Restylé fin 2023, il reçoit une panoplie d'aides à la conduite, une station pour smartphone et un nouvel écran tactile 10" avec Mirror Screen, et propose toujours une gamme de moteurs thermiques comprenant un électrique (E-Doblo, amélioré à cette occasion), un essence de 110 ch et deux diesels de 100 et 130 ch (boîte auto EAT8 pour 1680 € de plus). Le plus modeste des deux représente déjà un bon compromis, pour un tarif accessible.

Capacités de chargement
Rangements
Conduite douce

Moteur sonore

Comme ses cousins Citroën Berlingo Van et Peugeot Partner, le Doblo a bénéficié, fin 2023, d'un restylage visible.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 040 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm^3
Puissance	100 ch à 3750 tr/mn
Couple	250 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/65 R 15
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	2935 dm^3**
POIDS	1446 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,85 x 1,88
VITESSE MAXI	170 km/h
0 à 100 km/h	11s9
CONSOMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Scudo 1.5 BlueHDi 120 Fourgon tôlé Taille M

Cousin italien

Le petit fourgon italien partage sa base technique avec les Citroën Jumpy et Peugeot Expert. Comme eux, il a été restylé il y a une année (boucliers, interfaces, aides à la conduite...). Dans sa version "Taille M", les dimensions du compartiment de charge sont modérées, mais la maniabilité appréciable, d'autant que le diamètre de braquage est réduit. Il bénéficie en outre de la fonction Magic Cargo pour étendre la zone de chargement à 3,67 m. Sa faible hauteur lui donne aussi accès à la plupart des parkings sous-terrain. On apprécie par ailleurs son confort et sa douceur à l'usage.

Maniabilité
Confort
Présentation intérieure

Volume de charge juste

Cousin des Citroën Jumpy et Peugeot Expert, le Fiat Scudo est passé lui aussi par la case restylage.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36720 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	176 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	118 ch à 3500 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	5300 dm³
POIDS	1651 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,92 x 1,90
VITESSE MAXI	NC
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	6,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

FORD

En plein déstockage, la Focus est en train de quitter le catalogue. Les SUV Puma et Kuga s'offrent un léger restylage, la gamme Tourneo se renouvelle et la double arrivée de la Capri et de l'Explorer marque une électrification de plus en plus présente.

Ford France
1, rue du 1er Mai
Immeuble Axe Seine
92752 Nanterre Cedex
Tél : 08 00 00 50 05 www.ford.fr

Ducato 2.2 H3-Power 120 S2 3.0 t L2H1

Toujours fidèle au poste

Après un premier restylage (2021) qui lui avait notamment apporté une planche de bord redessinée et une meilleure insonorisation, le Ducato connaît une nouvelle cure de jouvence au printemps 2024 : boucliers revus, calandre inédite couleur carrosserie, écran tactile façon tablette et toute une batterie d'aides à la conduite. Pour le reste, l'italien (qui utilise la même plateforme que les Peugeot Boxer et Citroën Jumper) garantit un bel espace de chargement et de grandes ouvertures. En revanche, la position de conduite reste très "utilitaire", le confort ferme et le freinage juste.

Volume de chargement
Moteur
Equipement

Freinage mollasson

Restylé, le Ducato attire l'attention sur ses belles capacités d'emport. Ses moteurs sont désormais aux normes Euro 6E bis.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42240 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	193 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2184 cm³
Puissance	120 ch à 3600 tr/mn
Couple	320 Nm à 1400 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/70 R 15
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	7914 dm³**
POIDS	1895 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 2,05 x 2,26
VITESSE MAXI	156 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	8,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 125 Powershift ST-Line

Automatisation réussie

Le Puma vient de passer par la case restylage avec des modifications plus importantes à l'intérieur qu'à l'extérieur. Le 1.0 Ecoboost existe aussi en version Powershift, avec la boîte automatique DCT-7 à double embrayage. Le système de micro-hybridation est conservé, ce qui permet au petit crossover de Ford d'afficher une sobriété appréciable. Douce et réactive, la transmission n'entame pas la vivacité du bloc ni le tonus du Puma, toujours aussi agile et efficace. On aurait juste aimé un amortissement un peu moins ferme. En outre, si on craque pour son design sexy, les familles risquent d'être déçues par son habitabilité assez moyenne. Enfin, la présentation manque un peu de fantaisie.

Réactivité de la BVA
Consommation

Présentation quelconque
Places AR

Extérieurement, le restylage du Puma est léger et se voit surtout au logo Ford qui passe du capot à la calandre.

Les chiffres LABO Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30590 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 540 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	125 ch à 6000 tr/mn
Couple	200 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1301 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	186 km/h
1000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 155 Powershift ST-Line X

Tonique et performant

Le Puma restylé conserve au sommet de la gamme classique l'EcoBoost 155 ch, uniquement disponible avec la boîte automatique Powershift. Ce moteur se montre tonique et performant. Idéal pour mettre en avant le comportement dynamique du SUV de Ford qui reste une référence en la matière. A bord, si la dotation est complète et la finition, soignée, la présentation manque un peu de fantaisie, même si on note quelques efforts dans cette livrée sportive ST-Line X. Et à l'arrière, les plus grands ne seront pas à la fête.

Disponible depuis 2024, le Puma restylé change profondément sa planche de bord dotée d'écrans plus grands.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33590 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	155 ch à 6000 tr/mn
Couple	220 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1324 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Tenue de route

- Présentation austère
Habitabilité

Focus 1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X

Mécanique de plaisir

En train de quitter le catalogue, la Focus conserve une micro-hybridation. Pas forcément perceptible à la pompe puisque la consommation moyenne n'a rien de remarquable, cet équipement est aussi "indolore" en termes d'agrément de conduite. En effet, le 3-cylindres reste un bloc très plaisant et, dans cette version forte de 155 ch, il assure des performances assez toniques. Parfait pour mettre en avant les qualités de la Focus, une compacte agile et efficace. Dommage que son coffre ne soit pas plus grand et que ses suspensions ne se montrent pas plus prévenantes, surtout dans cette version ST-Line X.

A l'arrière de la Focus, même les plus grands sont bien accueillis. L'habitabilité reste l'un des points forts de la compacte Ford.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34250 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 230 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	155 ch à 6000 tr/mn
Couple	220 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/50 R 17
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	388 dm³**
POIDS	1413 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,85 x 1,48
VITESSE MAXI	211 km/h
0 à 100 km/h	9s
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Agrément de conduite

- Volume de coffre
Amortissement ferme

Puma 1.0 EcoBoost Hybrid 170 Powershift ST

De l'eau dans son vin

Le Puma ST est le seul SUV citadin vraiment sportif. Son châssis incroyablement efficace fixe de nouvelles références dans la catégorie, en devenant une redoutable GTI. Il troque depuis plus d'un an le précédent trois cylindres 1.5 turbo 200 ch doté d'une commande manuelle contre une version 1.0 de 170 ch, avec une boîte automatique à double embrayage. Bien que plus sobre, ce nouveau bloc n'offre ni le punch, ni le caractère sportif de son brillant prédécesseur. Il devient du coup trop sage pour exploiter pleinement un châssis un poil moins enjoué et qui ne propose plus de différentiel autobloquant optionnel.

Avec 30 ch de moins et un couple en berne par rapport à son prédécesseur, le nouveau Puma ST devient moins sportif.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38290 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	170 ch à 5750 tr/mn
Couple	248 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	475 dm³
POIDS	1339 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Comportement routier
Consommations en baisse

- Suspensions fermes
Moteur trop timide

Explorer Extended Range 286 Pack Premium

Une ID Ford !

Ford profite des accords avec Volkswagen pour investir un créneau des SUV électriques familiaux où chaque constructeur se doit d'être présent. Il se distingue de son cousin germain par son style plus massif, rappelant davantage les créations américaines. L'habitacle s'en rapproche davantage encore et l'Explorer offre une belle habitabilité aux occupants arrière et le coffre se montre particulièrement pratique malgré un volume qui n'est pas exceptionnel (440 dm³). Reprenant l'accastillage de l'ID.5, il distille une précision et un dynamisme comparables, mais soigne davantage son confort, avec un amortissement plus prévenant.

L'Explorer propose trois versions distinctes : 52 kWh/170 ch, 77 kWh/286 ch et 79 kWh/340 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50500 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	NC
MOTEUR	Electrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	500 dm³
POIDS	2035 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,88 x 1,63
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Habitabilité arrière
Equipements

- Tarif encore élevé

Mustang 5.0 V8 446 GT

L'instant présent

Que serait la Mustang sans son fameux V8? Sans doute pas grand chose! Il est donc logique qu'elle défende bec et ongles ce gros bloc atmosphérique, malgré une homologation devenue quasi impossible et un malus de 70 000 € confiscatoire. Remis sur l'établi, son moteur de 5.0 de cylindrée incite à profiter intensément de ses délicieux borborygmes. La sollicitation du pied gauche et du poignet droit, avec une bonne vieille commande manuelle fait également partie de ces gestes en voie de disparition. Le plaisir se poursuit en virage, avec un comportement prévenant et une direction floue typiquement américaine!

La planche de bord cède à la mode numérique, avec une imposante dalle.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59300 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	275 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	5038 cm^3
Puissance	446 ch à 7250 tr/mn
Couple	540 Nm à 5100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 19 - 275/40 R 19
RESERVOIR	61 litres
COFFRE	381 dm^3
POIDS	1804 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,96 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	12,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Charme du V8
Sensations authentiques

- Malus confiscatoire
Places arrière

Egalement disponible en cabriolet, la Mustang propose aussi une boîte automatique à dix rapports, largement moins authentique que la commande manuelle.

Kuga 2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Active X

La formule deux en un

Récemment restylé, le Kuga évolue esthétiquement et techniquement. Cette nouvelle version hybride simple qui passe de 190 à 180 ch, fonctionne toujours à l'E85 et délivre des sensations mécaniques comparables. A l'heure où le prix des carburants s'enflamme, cette proposition a tout du bon plan financier. La sobriété de la mécanique du modèle actuel et le prix attractif de l'E85 permettent de substantielles économies et l'agrément de l'ensemble hybride séduit. Dommage que le comportement manque de dynamisme, que son amortissement soit ferme et que son habitacle austère oublie la notion de fantaisie.

+ Budget d'utilisation
Agrément mécanique

- Suspensions fermes
Présentation austère

Restylé depuis le printemps dernier, le Kuga s'offre une nouvelle proue, avec une calandre et des feux redessinés.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44490 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km + 310 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm^3
Puissance	180
Couple	235
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	500/641 dm^3
POIDS	1689 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,89 x 1,69
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Kuga 2.5 Duratec PHEV Powershift 243 ST-Line

Les bonnes manières

Le Kuga restylé conserve un système hybride rechargeable, mais sa puissance passe de 225 à 243 ch. Sa batterie d'une capacité de 14,4 kWh n'empiète pas sur le volume de chargement par rapport aux autres hybrides classiques. Elle permet une autonomie annoncée de 66 km sans solliciter son quatre cylindres. A l'usage, le SUV Ford se révèle très plaisant à conduire et peu gourmand, même quand le moteur thermique se réveille. Hormis une boîte Powershift qui fait un peu trop mouliner la mécanique, ainsi qu'un comportement trop sage (avec une direction qui manque de ressenti), difficile de reprocher quoique ce soit à ce Kuga écolo.

+ Consommation
Douceur de conduite

- Agrément de la boîte automatique
Direction

Si les performances sont moyennes, la douceur de conduite est au rendez-vous.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47590 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	22 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm^3
Puissance	243
Couple	320
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	500/641 dm^3**
POIDS	1784 kg
L x l x h (en m)	4,62 x 1,89 x 1,66
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	7s3
CONSOMMATION MIXTE	1,0 l/100 km

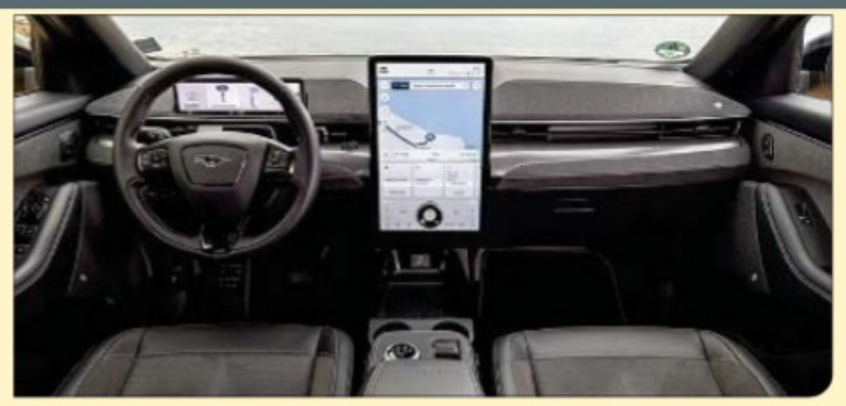
*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Mustang Mach-E GT Extended Range

Sportif à embonpoint

Chez Tesla, il y a les versions Performance et chez Volkswagen les versions ID GTX et chez Ford, l'équivalent s'appelle Mustang Mach-E GT. Fort de presque 500 ch et d'une transmission intégrale (avec un bloc électrique sur chaque essieu), le SUV affiche des performances d'authentique sportive avec des accélérations toniques et des relances énergiques. Le comportement, toujours aussi plaisant, est au diapason de cette vocation "musclée". En revanche, avec un poids (annoncé) de presque 2,3 tonnes, le freinage est mis à rude épreuve et l'autonomie réelle fond comme neige au soleil.



Le Mustang Mach-E mériterait davantage d'efforts sur les ajustements et la qualité de certains matériaux.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**81 990 €** - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Électrique (2 moteurs)
Puissance	487 ch
Couple	860 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 99 kWh
COFFRE	500 + 90 dm³**
POIDS	2273 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s4
TEMPS DE CHARGE	45 min (10 à 80 % charge rapide)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Habitabilité
Performances

- Poids élevé
Tarif

Actuellement, Ford accorde une remise de 17 000 €, ce qui baisse le tarif de cette version à 65 000 €.

Capri Extended Range 286 Pack Premium

Appellation non contrôlée

La Capri tente sa chance au sein d'une catégorie de SUV électriques familiaux de plus en plus importante.

A l'exception de son nom, le SUV électrique familial ne partage pas grand chose avec le coupé populaire sorti en 1969, à part le dessin rond de sa vitre de custode arrière, et encore... A l'instar de l'Explorer, la Ford Capri reprend la base technique des Volkswagen ID.4 / ID.5. En cumulant 340 ch, cette version à deux moteurs réserve des relances particulièrement toniques et profite de sa batterie de 79 kWh pour s'offrir un champ d'action proche de 400 km dans la vraie vie. Il est également dynamique et propose un bel espace à vivre, mais les 60 000 € demandés à l'achat de cette version haut de gamme sont bien trop élevés.

+ Habitabilité / coffre
Comportement sain

- Tarif élitiste
Positionnement discutable

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**60 000 €** - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 0 €**
MOTEUR	Électrique
Puissance	285 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	620 dm³
POIDS	2070 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,88 x 1,63
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 7h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Mustang Mach-E Extended Range RWD 99 kWh 294

Toujours plus loin

Imposant et "costaud", ce Mustang Mach-E parvient quand même à offrir un beau dynamisme de conduite.

Juste au-dessus de l'entrée de gamme Standard Range (76 kWh) propulsion de 269 ch, le Mach-E se décline en version de 294 ch, toujours propulsion, mais alimentée par une batterie plus grosse (99 kWh). De quoi lui autoriser une autonomie de plus de 450 km. Une belle prouesse, d'autant que son comportement plaisant et son tonique bloc lui permettent de distiller un bel agrément de conduite de même qu'un dynamisme bluffant au regard de ses deux tonnes ! A bord, si la finition n'est pas exemplaire, la présentation moderne et l'équipement complet séduisent.

+ Comportement dynamique
Autonomie
Présentation moderne

- Pas droit au bonus

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**66 990 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Électrique synchrone à aimant permanent
Puissance	294 ch
Couple	430 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 99 kWh
COFFRE	500+90 dm³
POIDS	2118 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,63
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11 kW) 15h (7,4 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Tourneo Courier 1.0 EcoBoost 125 Titanium

Le cube des familles

Le Tourneo Courier se montre sûr et agréable, mais il reste un peu ferme à basse vitesse.

Nouveau venu dans la gamme Ford, le Tourneo Courier devient le produit d'appel dans la gamme Ford. Il prend la forme d'un ludospace de 4,34 m de long qui peut compter sur un excellent rapport prix / encombrement / habitabilité arrière: largeur aux coudes moyenne, mais espace aux jambes généreux et accessibilité excellente, grâce aux portes coulissantes. Le coffre est généreux, mais la modularité, basique à cause d'une banquette 2/3-1/3 qui se ne se replie qu'en portefeuille. En attendant une version électrique en 2025, le trois cylindres 1.0 essence de 125 ch se montre volontaire et sobre, mais le confort reste ferme à basse vitesse.

+ Tarif
Habitabilité

- Modularité basique
Confort ferme

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26100 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	152 g/km + 3552 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	125 ch à 6000 tr/mn
Couple	200 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/65 R 15
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	760 dm³
POIDS	1373 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,80 x 1,82
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	10s5
CONSOMMATION MIXTE	6,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Grand Tourneo Connect 2.0 EcoBlue 122 DSG7 Active

Supplément de Tourneo

La présentation manque de fantaisie mais la finition est très correcte et la dotation, moderne.

Le Tourneo Connect existe aussi en version longue. Allongé de 35 cm (dont 21 cm au niveau de l'empattement), le Ford se prête alors mieux que son petit frère, à la configuration 7 places (facturée 984 €). Les deux variantes de carrosserie partagent le même agrément de conduite et distillent un niveau de confort équivalent. Avec le 2.0 TDI de 122 ch, bien épaulé par la douce boîte auto. DSG7, le Tourneo se révèle alerte, plutôt sobre et assez plaisant à mener. Enfin, dans cette finition Active, si le ludospace pâtit d'une présentation intérieure terne, la qualité d'assemblage est plus que satisfaisante.

+ Agrément de conduite
Places AR
Consommation

- Présentation intérieure terne

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41520 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km + 1276 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	122 ch à 2750 tr/mn
Couple	320 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	NC dm³
POIDS	1709 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	186 km/h
0 à 100 km/h	11s8
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Tourneo Connect 2.0 EcoBlue 102 Trend

Emprunt allemand

Le ludospace Ford doit beaucoup au Volkswagen Caddy (design, plate-forme, mécaniques...).

Désormais clone du VW Caddy, le Tourneo Connect en reprend le look et la plate-forme (celle de la dernière Golf). Son look cubique trahit sa vocation d'utilitaire même si certains effets de style lui apportent une certaine élégance et, dans la version Sport (barres de toit noires, jantes alu de 17'', pare-chocs avant spécifique...) une belle touche de dynamisme. Animé par un 2.0 turbodiesel de 102 ch, le Ford fait preuve d'un beau tonus et d'une sobriété appréciable. Enfin, à bord, on apprécie l'habitabilité généreuse, la présentation moderne ainsi que l'équipement complet, à la hauteur du tarif affiché.

+ Présentation
Habitabilité
Reprises

- Tarif

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30840 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	102 ch à 2750 tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	760 dm³**
POIDS	1610 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	13s5
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Ranger 3.0 V6 EcoBoost 292 e-AWD Raptor

Inutile, donc indispensable !

Malgré ses presque 2 500 kg (à vide), le Raptor n'a aucun mal à jouer les "filles de l'air".

Quand Ford se lâche, on en redemande ! La, preuve avec ce Ranger Raptor. Déjà intimidant par son gabarit XXL et son look costaud (sans parler de ses peintures de guerre...), ce Ranger cache, sous son capot haut perché, une hérésie : un V6 essence biturbo de près de 300 ch. Terriblement glouton, mais ô combien jouissif car performant et communicatif (sa sonorité et ses montées en régimes peuvent rendre accro), ce moteur régale, tout simplement. Et contrairement aux idées reçues, l'américain se révèle étonnamment confortable et profite d'un comportement efficace. Dommage que la direction n'offre pas un meilleur ressenti.

+ Performances
Confort d'amortissement

- Solide appétit du V6
Malus maxi

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	72276 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	315 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2956 cm³
Puissance	292 ch à 5500 tr/mn
Couple	491 Nm à 2300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	285/70 R 17
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	nc dm³
POIDS	2454 kg
L x l x h (en m)	5,36 x 2,03 x 1,93
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	13,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Ranger Double Cab 3.0 EcoBlue 240 e-AWD Wildtrack

Star en devenir

Lancée fin 2022, cette nouvelle génération de Ranger a la lourde tâche de succéder à celui qui domine le marché des pick-up en Europe. Distribué dans plus de 180 pays dans le monde, ce pick-up (qui proposera aussi une version hybride rechargeable) adopte un look encore plus robuste que l'opus précédent. Uniquement proposé en turbodiesel (exceptée la radicale version Raptor), le Ranger dispose aussi d'un V6 de 240 ch, associé à une boîte automatique à 10 rapports. Baroudeur à tout faire, l'américain est sérieusement monté en gamme à bord avec une présentation modernisée et un soin plus grand apporté à la finition.

Le nouveau Ranger reste décliné en carrosserie simple cabine, "Supercabine" (cabine allongée) ou double cabine.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**63228 €** - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	265 g/km **0 €**
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2993 cm^3
Puissance	240 ch à 3250 tr/mn
Couple	600 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale non permanente Boîte auto. 10 vitesses
PNEUS	255/65 R 18
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	dm^{3**}
POIDS	2486 kg
L x l x h (en m)	5,37 x 2,03 x 1,89
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	8s7
CONSOMMATION MIXTE	10 l/100 km

**Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Polyvalence
Souplesse mécanique
Présentation modernisée

- Gabarit

Transit Connect 2.0 EcoBlue Trend

Charger n'est pas jouer

Le Ford Transit Connect évolue profondément. Fruit des accords entre Ford et Volkswagen, il reprend la base du tout dernier Caddy idoine et s'en distingue par sa face avant à l'identité Ford. Disponible en hybride rechargeable essence, avec une batterie dont l'emplacement n'influe pas sur l'espace de chargement, il se décline aussi comme ici en 2.0 diesel VW de 102 ch. Souple et disponible, il profite de son couple généreux pour conserver suffisamment de tonus en charge. Le Transit Connect profite également de sa conception moderne pour se montrer suffisamment dynamique, tout en préservant un bon confort, mais il n'est pas donné.

Le Transit Connect est désormais disponible en hybride rechargeable, mais le diesel conserve de vrais arguments.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**29880 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	142 g/km **- 0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 4S
Cylindrée	1968 cm^3
Puissance	102 ch à 2750 tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	3100 dm^3
POIDS	1477 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,86
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	13s5
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Moteur souple
Volume de chargement

- Prix un peu élevé
Dotation modeste

Transit Courier 1.0 Ecoboost 100 Base

Crise de croissance

La nouvelle génération du plus petit des utilitaires Ford a bien grandi. Il gagne désormais 18 cm de long pour s'étirer sur 4,34 m. Ses dimensions plus généreuses rendent son habitacle plus spacieux. Il est aussi plus moderne avec son tableau de bord digital et sa finition en grand progrès, même si les commandes tactiles de climatisation manquent d'ergonomie. Le volume utile de chargement gagne 0,5 m^3, pour un total de 2,9 m^3. Le petit bloc essence Ecoboost est un trois cylindres turbo très réussi, même si son couple limite lui coupe un peu les ailes une fois chargé. Confortable sur route, il devient plus ferme en ville.

Le nouveau Transit Courier est disponible à partir de 20 100 € HT (24 120 € TTC) dans cette finition Base assez dépouillée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**24120 €** - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	148 g/km **- 0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm^3
Puissance	100 ch à nc tr/mn
Couple	170 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/65 R 15
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	2900 dm^3
POIDS	1233 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,80 x 1,83
VITESSE MAXI	NC
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	6,5 l/100 km

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Espace à bord
Présentation

- Confort en ville
Porte latérale étroite

Tourneo Custom 2.0 EcoBlue 150 Titanium

Transport de troupes

Cette version "particulière" du Transit Custom peut également compter sur l'arrivée d'une version électrique. La nouvelle offre hybride rechargeable devient fiscalement intéressante, mais le diesel particulièrement adapté aux longs trajets est également à l'ordre du jour. Sa version 150 ch, accouplée à une boîte manuelle à six rapports est plutôt agréable, mais elle n'est disponible qu'en finition de base Titanium, contrairement à la déclinaison 170 ch. Capable d'accueillir huit personnes, le Tourneo Connect offre un espace de vie généreux et un peu d'espace supplémentaire pour les excédents de bagages.

Le nouveau Tourneo Custom s'offre un espace de vie généreux et plus valorisant que celui de son prédécesseur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**57744 €** - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	194 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1996 cm^3
Puissance	150 ch à nc tr/mn
Couple	360 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	787 dm^3
POIDS	2256 kg
L x l x h (en m)	5,05 x 2,00 x 1,96
VITESSE MAXI	NC
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	7,4 l/100 km

**Données constructeurs*

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Espace à bord
Adapté aux longs trajets

- Malus sur le diesel
Equipement basique

HONDA

Une année très calme chez Honda ! La gamme ne bouge pas d'un poil, mais ça n'est pas plus mal. Remplie d'hybrides compétents, d'un électrique et d'un PHEV, elle est complète... Alors que la Civic Type R est toujours de la partie, malgré le malus !

Honda Motor Europe SA
Allée du 1er-Mai
BP 46 – Croissy-Beaubourg
77312 Marne-la-Vallée Cedex 02
Tél : 01 60 37 30 00
www.honda.fr

Jazz e:HEV Crosstar 122 ch Advance

Chère tenue

La Jazz Crosstar prend des airs de SUV avec ses protections de bas de caisse en plastique brut, sa garde au sol relevée de 3 cm et ses barres de toit. Hélas, le surcoût de 1320 € par rapport aux versions standard, déjà coûteuses, apparaît élevé, même si l'on gagne des haut-parleurs supplémentaires à bord. La capacité de reprises est inchangée et la surconsommation anecdotique, mais le bruit du moteur demeure trop présent lors des accélérations. Pour le reste, on retrouve une citadine spacieuse et astucieuse avec sa banquette aux assises relevables qui permettent de charger des objets hauts dans l'habitacle.

La Jazz Crosstar adopte un style SUV mais reste, avec son capot plongeant, un monospace citadin.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**31510 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	108 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm^3
Puissance	122 ch à nc tr/mn
Couple	253 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	298 dm^3**
POIDS	1248 kg
L x l x h (en m)	4,11 x 1,73 x 1,56
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9s7
CONSOMMATION MIXTE	4,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Intérieur fonctionnel
Sobriété

Surcoût de cette version
Bruit

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Jazz e:HEV 122 ch Advance

Minispace ultra-sobre

La quatrième génération de Jazz renoue avec l'hybride. Une fois la batterie rechargée par les décélérations, le moteur électrique est capable de mouvoir seul l'auto durant 3 km, limitant ainsi l'appétit du 4 cylindres 1.5. En outre, l'ensemble se montre performant sur route et souple en ville. En revanche, la transmission à variation continue a tendance à faire mouliner le moteur à haut régime lors des accélérations, ce qui est pénible pour les oreilles. Pour le reste, la Jazz est astucieuse, sérieusement finie et dotée d'équipements modernes. Mais ses tarifs élevés la pénalisent un peu.

La version restylée de la Jazz hybride gagne 13 ch grâce à sa partie thermique revue.

Les chiffres LABO Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**30190 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	104 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm^3
Puissance	122 ch à nc tr/mn
Couple	253 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	298 dm^3
POIDS	1249 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,70 x 1,53
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Faible consommation
Petite mais spacieuse

Prix
Moteur sonore

Civic Type R

Cherchez l'intruse

La gamme Honda est aujourd'hui rationnelle, et écologique, avec tous ses modèles soit électriques soit hybrides. La Civic, récemment renouvelée, n'est d'ailleurs disponible qu'en hybride... Sauf à opter pour sa jumelle démoniaque, la Type R ! Avec 329 ch thermiques et une boîte manuelle, elle est l'intruse de la gamme, et matraquée par le malus. Mais quelle pépite ! Le train avant se montre exceptionnel d'efficacité, même sous les coups de bélier du couple généreux. On adore aussi son intérieur rouge et noir, et ses atours plus discrets qu'avant mais toujours très sportifs (aileron, boucliers).

Plus discrète que par le passé, la Civic Type R est toujours une pépite dans la gamme de Honda.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**57220 €** - 21 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	186 g/km **+ 48901 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1996 cm^3
Puissance	329 ch à 6500 tr/mn
Couple	420 Nm à 2600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	265/30 R19
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	440 dm^3**
POIDS	1429 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,89 x 1,41
VITESSE MAXI	275 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	8,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Performances
Efficacité du train avant
Boîte manuelle parfaite

Lourd malus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Civic 2.0 e:HEV 184 ch Advance

Maturité à point nommé

La Civic est quinquagénaire ! Derrière le look sérieux, on retrouve également une finition d'un bon niveau mais un peu austère. La bonne surprise vient de l'agrément de conduite en général, et du moteur en particulier. Cet hybride simple de 184 ch est l'un des très rares de ce type à se montrer réactif et agréable, sans trop monter dans les tours quand il est sollicité. Et il reste sobre ! Son amortissement est lui aussi très bien jugé par nos essayeurs. La Civic grandit beaucoup, ce qui profite logiquement à l'habitabilité, mais peut poser des problèmes au moment de trouver une place de stationnement avec sa longueur proche de 4,60 mètres.

Si la présentation est sobre, la qualité de fabrication est très bonne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**42 420 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	114 g/km **+ 75 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	184 ch à nc tr/mn
Couple	315 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	440 dm³
POIDS	1 487 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,81 x 1,41
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Agrément de conduite
Très logeable

Gabarit
Tarif trop élevé

Le style de la Civic s'est assagi au fil des générations mais elle a aussi beaucoup grandi.

e:Ny1 Advance

Deuxième chance

Honda s'est lancé sur le marché de l'électrique avec la sympathique mini-citadine "e". Après son relatif échec commercial (plombée par son prix et son autonomie), le constructeur japonais propose un deuxième modèle : l'e:Ny1 (prononcez énihouane, pour anyone). Reprenant une bonne partie de la technique et du look du HR-V, ce grand SUV citadin (ou petit SUV compact si vous préférez) surprend par son équipement très généreux et son bon niveau de confort. Malheureusement, son autonomie est trop juste, et les tarifs très élevés : les mêmes reproches que pour la petite e. Et il n'a pas droit au bonus... Mêmes causes, mêmes effets ? L'avenir le dira...

Moderne et bien fini, l'intérieur de l'e:Ny1 séduit aussi par son sens de l'accueil et sa dotation de série. Mais à quel prix...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**47 700 €** - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 68,8 kWh
COFFRE	381 dm³
POIDS	1 690 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,79 x 1,60
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	40h (secteur) 7h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Confortable et logeable
Très bien équipé

Autonomie trop juste
Tarif et absence de bonus

Sobre, le e:Ny1 reprend largement le design de son cousin hybride, le HR-V. Et ses dimensions, entre SUV citadin et compact.

HR-V e:HEV Advance

Petit déménageur

Forcément hybride, le nouveau HR-V se montre à la fois doux à l'usage, performant et sobre. Mais il est cher.

L'original HR-V sait recevoir, avec un espace aux jambes de limousine, ou jouer les déménageurs avec sa banquette qui se rabat bien à plat et dont on peut relever les assises pour charger des objets hauts dans l'habitacle. Par ailleurs, la planche de bord est joliment dessinée. Hélas, les écrans manquent de modernité. Sa motorisation hybride permet d'évoluer souvent en électrique à basse vitesse et le quatre cylindres a du peps. Dommage, la direction floue et le train avant pataud gâchent le plaisir. Et si l'amortissement s'avère prévenant, l'insonorisation insuffisante du moteur dérange à l'accélération.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37340 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	131 ch à nc tr/mn
Couple	253 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	366 dm³
POIDS	1397 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,79 x 1,59
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Douceur à l'usage
Habitacle pratique

Comportement pataud
Bruit moteur

CR-V e:Phev 184 ch Advance Tech

Inédit mais cher

Le Honda CR-V est proposé pour la première fois en hybride rechargeable, et se montre ici compétent mais cher.

Dans l'air du temps, le CR-V est disponible dans une motorisation hybride rechargeable : c'est inédit. En mode électrique, son autonomie est plutôt bonne, avec 60 km mesurés par nos soins. Et la consommation, une fois la batterie vidée, se limite à 6,7 l/100 km en conditions mixtes. Pas mal... Mais certains rivaux font mieux, comme notamment les rivaux de chez Toyota, les C-HR et RAV4 PHEV, pourtant commercialisés moins cher. Le C-RV PHEV a certes baissé ses tarifs, mais il n'est pas donné, d'autant qu'il n'est proposé qu'avec une seule finition, certes très bien équipée, mais haut perchée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58150 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	18 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	184 ch cumulés
Couple	335 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	680 dm³
POIDS	1932 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Bonne autonomie électrique
Equipement complet
Conso batterie vide

Tarif trop élevé

CR-V e:HEV Executive 2WD

Grand... 5 places

Le nouveau CR-V a grandi, mais n'offre pas 7 places, contrairement à ses concurrents.

Le CR-V a récemment fait peau neuve. Ce SUV familial, concurrent des Toyota RAV4 ou Nissan X-Trail, représente le haut du panier chez Honda. En revanche, contrairement à ces derniers et malgré des dimensions en hausse, il n'est pas disponible en version 7 places. Dommage. Il est pour la première fois disponible en motorisation hybride rechargeable, tout en conservant l'hybride classique, comme ici. Ce dernier s'annonce sobre et correctement performant, malgré la masse relativement élevée de l'ensemble. Mais le CR-V hybride n'est disponible qu'avec une seule finition, assez chère, même si les tarifs ont récemment baissé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49980 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	184 ch à nc tr/mn
Couple	335 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	575/755 dm³
POIDS	1750 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Equipement complet
Sobriété

Pas de version 7 places
Ticket d'entrée cher

ZR-V e:HEV 2.0 i-MMD Sport

Juste milieu ?

Récemment arrivé dans la gamme Honda, le ZR-V se place entre le HR-V et le CR-V. Il affronte les Austral, 3008, Qashqai...

Pour compléter son offre de SUV en Europe, Honda fait appel à un modèle déjà vu aux États-Unis : le ZR-V. Ce SUV compact vient se loger entre le citadin HR-V et le familial CR-V. Il reprend la plateforme de la brillante Civic... Mais malheureusement pas les belles sensations de conduite de la berline. Dommage, puisque l'ensemble hybride de 184 ch apparaît par ailleurs très abouti, plaisant et sobre. L'intérieur est particulièrement logeable (mais manque de rangements), et se montre bien fini à défaut d'impressionner par sa présentation. L'équipement est très complet, ce qui compense un peu les tarifs élevés.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 950 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	184 ch à nc tr/mn
Couple	315 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	415 dm³
POIDS	1616 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Moteur sobre et plaisant
Equipement complet

Tarifs élevés
Modularité en retrait

HYUNDAI

2025 sera, une fois de plus, une année électrique chez Hyundai. Après le tout petit Inster et une nouvelle déclinaison du Nexo, un SUV fonctionnant à l'hydrogène, c'est le très gros Ioniq 9 qui arrivera en concession en fin d'année.

Hyundai Motor France
71 boulevard National
92250 La Garenne Colombes
Tél : 0805 290 555
www.hyundai.fr

i10 1.0 63 Intuitive

Les yeux doux...

L'i10 est passée par la case restylage en 2023 : nouvelles teintes, feux de jour à Leds incrustés au motif en nid d'abeille de la calandre, éclairage d'ambiance... L'équipement est intéressant dès la version de base Intuitive : clim', volant cuir, écran tactile 8" avec Mirror Screen et Bluetooth... La Coréenne avance par ailleurs une habitabilité relativement intéressante et des prestations routières dignes des meilleures concurrentes du segment, même si ce moteur 3 cylindres 1.0, un peu juste et bruyant, préfère la ville. A noter : avec ce petit moteur, cette i10 est homologuée en 4 places.

Avec les normes GSR2, le 1.0 de l'i10 a perdu une poignée de chevaux, passant de 67 à 63 canassons.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	18 400 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	110 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	63 ch à 5 500 tr/mn
Couple	93 Nm à 3750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/65 R 14
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	239 dm³**
POIDS	999 kg
L x l x h (en m)	3,67 x 1,68 x 1,48
VITESSE MAXI	143 km/h
0 à 100 km/h	17s5
CONSOMMATION MIXTE	4,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Equipement
Habitabilité
Prestations routières

Reprises

Inster 49 kWh 115 Creative

En voie de démocratisation

Jusqu'à présent, les minis électriques affichaient des prestations qui les cantonnaient à un usage péri urbain. Avec l'Inster, Hyundai parvient à concilier petit gabarit et tarif mesuré, à défaut d'être réellement accessible, avec une habitabilité suffisante pour 4 adultes et des performances qui lui permettent d'envisager les longs parcours. L'autonomie est correcte mais la puissance de charge maxi (80 kW) impose des arrêts borne à rallonge. Le véritable point noir de ce mini SUV est toutefois son amortissement, trop ferme lorsque le bitume n'est plus parfaitement lisse.

La planche de bord de l'Inster propose un style moderne même si elle manque d'originalité par rapport à l'extérieur.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29250 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	115 ch
Couple	147 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	185/65 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 49 kWh
COFFRE	245/359 dm³
POIDS	1356 kg
L x l x h (en m)	3,83 x 1,61 x 1,58
VITESSE MAXI	149 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Espace intérieur
Performances

Confort peu soigné
Tarif un peu élevé

Baroudeur urbain, l'Inster oublie étonnamment de protéger sa carrosserie avec des protections dignes de son statut.

i10 1.2 79 N Line

Gros cube

Munie du 4-cylindres de 1.2 de 79 ch, la Hyundai i10 se montre plus vigoureuse à mi-régime. De quoi passer d'un feu tricolore à l'autre sans insister sur le 2e rapport, et improviser de longs trajets autoroutiers, même s'il faudra parfois repasser la quatrième pour bien se relancer. L'i10 fait alors étalage de son talent, avec une tenue de route rassurante et un amortissement relativement conciliant. Notez qu'à partir de ce niveau de puissance, la banquette peut accueillir jusqu'à trois personnes (en dépannage). Uniquement disponible en finition N Line, cette i10 voit son prix s'envoler au delà des 20 000 € !

Le 4 cylindres permet de sortir de la ville sans arrière-pensée. Contrairement au 3 cylindres, il ne peut plus recevoir de boîte auto.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20 500 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	125 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 197 cm³
Puissance	79 ch à 6000 tr/mn
Couple	112 Nm à 4200 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/45 R 16
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	239 dm³**
POIDS	1007 kg
L x l x h (en m)	3,67 x 1,68 x 1,48
VITESSE MAXI	158 km/h
0 à 100 km/h	13s2
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

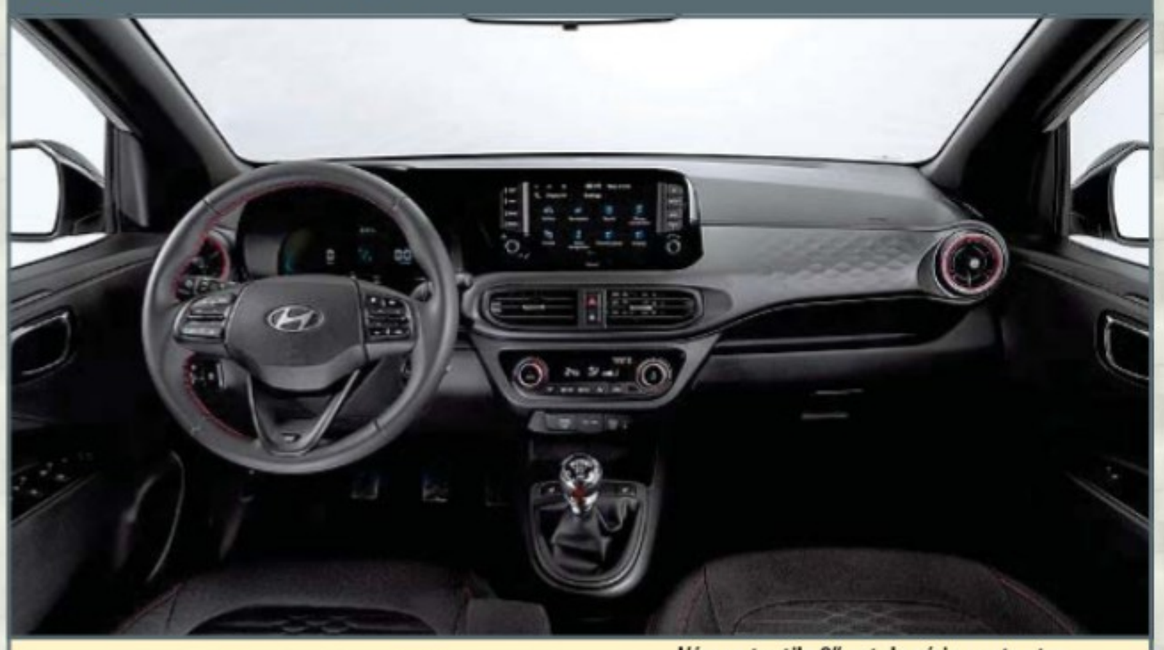
*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Polyvalence
Comportement routier
Equipement

Tarif haut de gamme

i10 1.0 T-GDi 90 N Line



Sport raisonnable

Bien que les normes GSR2 lui aient fait perdre 10 ch, la version turbocompressée de la mini i10 a toujours la pêche. Elle profite de son couple, élevé dans la catégorie, disponible sur une large plage de régimes pour assurer des relances qui en font une vraie petite polyvalente. D'office associée à la finition N Line, qui rime, chez Hyundai, avec présentation sportive, elle bénéficie d'un kit carrosserie spécifique, de jantes alliage de 16" et d'une série de badges pour signer le tout. Cerise sur le gâteau, l'appétit de cette coréenne reste des plus mesurés.

L'écran tactile 8" est de série sur toutes les versions. La N Line reçoit un pédalier alu et des surpiqûres rouges.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	21 250 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km **+ 260 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	90 ch à 4500 tr/mn
Couple	172 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/45 R 16
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	205 dm³**
POIDS	1099 kg
L x l x h (en m)	3,68 x 1,68 x 1,49
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	11s4
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Moteur tonique
Sobriété
Présentation

Tarif très élevé

i20 1.2 79 Intuitive

Alternative urbaine

Restylée en 2023, l'i20 oppose aux Peugeot 208 et Renault Clio sa forte personnalité, avec un regard frondeur plongeant sur un bouclier et une large calandre légèrement revus. A bord, le design est réussi, tout est bien fixé et l'on profite d'un bel espace aux jambes. En revanche, on trouve des plastiques de qualité quelconque et le coffre manque de volume. Il faut dire que, contrairement à celui de ses rivales, celui-ci embarque une roue de secours galette (sous le plancher), mais uniquement sur cette version 1.2 79 ch Intuitive. Un bloc qui, par ailleurs, fait ce qu'il peut avec les presque 1 100 kg de l'auto.

Selon les finitions, le logo Hyundai prend place sur le capot ou sur la calandre.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	21 500 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km **+ 230 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 197 cm³
Puissance	79 ch à 6000 tr/mn
Couple	112 Nm à 4200 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³
POIDS	1088 kg
L x l x h (en m)	4,07 x 1,78 x 1,45
VITESSE MAXI	166 km/h
0 à 100 km/h	13s7
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Habitabilité
Equipement

Coffre petit
Détails de finition

i20 1.0 T-GDi 100 Creative

Pourrait mieux faire...

L'i20 restylée propose toujours son performant 3 cylindres 1.0 turbo de 100 ch associé à un alterno-démarreur 48V qui l'épaule en accélération pour l'aider à moins consommer. A priori, l'ensemble a tout pour plaire, d'autant qu'on trouve une boîte six vitesses qui intègre une fonction roues-libres pour limiter la résistance au roulement quand on n'accélère pas. Mais si l'ensemble fait un job honnête, une Peugeot 208 1.2 Turbo 100 se montre à la fois plus performante et plus sobre sans tout cet arsenal. Par ailleurs, le comportement routier est sûr, mais ni dynamique ni très confortable.

L'équipement est riche et moderne, l'habitabilité généreuse, mais certains plastiques laissent un sentiment mitigé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	24 300 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km **+ 190 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4500 tr/mn
Couple	172 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³
POIDS	1140 kg
L x l x h (en m)	4,07 x 1,78 x 1,45
VITESSE MAXI	183 km/h
0 à 100 km/h	11s1
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Prestations honnêtes
Equipement

Coffre petit
Confort moyen

i20 1.0 T-GDi 100 DCT-7 Executive

Plaisir automatique

Pour 1600 € de plus, le 1.0 turbo micro-hybride peut recevoir une boîte auto. de type robotisée à double embrayage, similaire à la DSG de VW ou à l'EDC de Renault. Son fonctionnement est plutôt fluide, rapide et peu énergivore : seulement 0,3 l / 100 km de plus que la version manuelle. Cela dit, la sobriété de l'ensemble mécanique n'a rien d'exceptionnel malgré la présence d'une micro-hybridation 48V. Pour le reste, on retrouve une citadine joliment présentée, surtout dans l'opulente finition Executive, et spacieuse, mais au coffre petit (le système électrique occupe le bac de roue de secours).

+ Agrément mécanique
Appétit contenu

- Coffre petit
Confort moyen

Spacieuse tant en largeur aux coudes qu'au niveau des jambes, l'i20 offre une banquette confortable mais au maintien insuffisant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27500 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 230 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	352 dm³
POIDS	1165 kg
L x l x h (en m)	4,07 x 1,78 x 1,45
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	12s2
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

i30 1.5 T-GDi 140 DCT-7 Hybrid 48V N Line

Plus de caractère

Bien que le "petit" 1.0 100 ch soit disponible avec la boîte à double embrayage, Hyundai a choisi de chapeauter la gamme i30 avec un 1.5 140 ch doté de la même transmission. Une option gagnante car ce 4 cylindres se montre des plus expressifs et ses performances sont appréciables, notamment lorsqu'il faut dépasser. Mais même affublé du kit carrosserie N Line, le design de l'i30 est désormais daté et son manque de confort est presque rédhibitoire. Par ailleurs, si le train avant se montre mordant et le châssis vif, l'essieu arrière manque étonnamment d'agilité.

+ Moteur volontaire
Châssis dynamique

- Manque de confort
Volume de coffre

La finition est sérieuse - malgré quelques plastiques brillants - et l'équipement riche dans cette finition.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36650 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 2205 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1482 cm³
Puissance	140 ch à 5500 tr/mn
Couple	253 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	372 dm³
POIDS	1450 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

i30 1.0 T-GDI 100 Creative

Dégonflée

Après de premières retouches fin 2020, la compacte a profité, il y a tout juste quelques mois, d'un second restylage. Quasiment invisible, il a toutefois conduit l'i30 à revoir profondément son offre. L'entrée de gamme est ainsi désormais assurée par le 1.0 T-GDI 100 de l'i20. Mais, privé ici d'hybridation 48V, il manque clairement de pêche pour assurer sereinement les longs trajets en charge. Associé à une unique finition, nommée Creative, des plus complètes, il ne parvient même pas à afficher un tarif alléchant. Dommage, car la qualité de fabrication et la garantie 5 ans plaident en faveur de ce modèle méconnu.

+ Sérieux de fabrication
Garantie 5 ans

- Cavalerie insuffisante
Habitabilité décevante

Le maillage de la calandre est la principale évolution esthétique de cette "nouvelle" i30.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29200 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 540 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 6000 tr/mn
Couple	172 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	372 dm³**
POIDS	1291 kg
L x l x h (en m)	4,34 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	178 km/h
0 à 100 km/h	13s1
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Bayon 1.0 T-GDi 100 Initia

Monsieur Plus

Chez Hyundai, on a une interprétation très particulière de la notion d'entrée de gamme. En effet, depuis quelques mois, le Bayon embarque systématiquement la caméra de recul et le GPS connecté. Unique dans le segment. Cette soudaine générosité est allée de pair avec un restylage, presque exclusivement limité à la face avant, qui le fait davantage ressembler à son grand frère, le Kona. Désormais seule option mécanique, le moteur 3 cylindres turbo de 100 ch se montre sobre, souple et discret. Une réussite qui peine à faire oublier le confort perfectible sur les chaussées en piteux état.

+ Equipement de série
Moteur volontaire et sobre
Style original

- Suspension trépidante

La face avant est encore plus originale depuis le récent restylage.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 000 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4500 tr/mn
Couple	172 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	380 dm³**
POIDS	1170 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,50
VITESSE MAXI	179 km/h
0 à 100 km/h	11s3
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Bayon 1.0 T-GDi 100 DCT-7 Creative

Tout en douceur

En toute logique, lorsqu'il est équipé de la boîte robotisée DCT-7, le Bayon 1.0 T-GDI reprend les qualités de la variante à boîte manuelle en y ajoutant un plus grand confort de conduite, une meilleure réactivité et davantage de souplesse. La garantie de 5 ans, sans limitation de kilométrage, est également à mettre à son crédit, tout comme son goût mesuré pour le sans-plomb. Douce, cette variante l'est en toutes circonstances, sauf sur les déformations du bitume à cause d'un amortissement pas assez soigné. En finition Creative, la dotation est très complète, exceptée en matière d'aides à la conduite.

La planche de bord du Bayon est reprise de l'i20.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27900 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1228 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,50
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	34,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Douceur de conduite
Consommation

- Confort à parfaire
ADAS absentes

Au vu des chiffres de vente, l'originalité esthétique du Bayon convainc assez peu.

Kona Hybrid 129 Executive

Tout ça pour ça

Le Kona s'est entièrement renouvelé fin 2023. Plus long de 15 cm, il en profite pour accorder plus d'espace aux passagers et à leurs bagages (malgré une modularité basique). L'équipement ultra-complet de ce troisième niveau joue la carte de la modernité, mais on aurait apprécié une qualité de finition plus soignée. Cette version Hybrid a récemment été mise en conformité avec les normes anti-pollution les plus récentes. Au passage, une perte, conséquente sur le papier, de 12 ch. Heureusement, les performances n'en pâtissent pas et la consommation reste toujours aussi basse.

+ Modernité / habitabilité
Sobriété

- Agrément de conduite / confort
Finition quelconque

Avec ses phares ultra-fins intégrés sur toute la largeur de la calandre, le nouveau Kona parait très futuriste.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39850 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	103 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm³
Puissance	129
Couple	265
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	38 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1484 kg
L x l x h (en m)	4,35 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Kona Electric 156 Creative

Il montre l'exemple

Comme celui qu'il remplace, le nouveau Kona Electric se décline en deux versions. Mais celles-ci ont pris du galon. La plus modeste des deux revendique désormais 156 ch et une batterie de 48,4 kWh. Ainsi doté, ce Kona Electric se montre performant et peut parcourir jusqu'à près de 360 km en ville, où son mode de conduite "one pedal" s'apprécie. Son gabarit généreux lui permet par ailleurs d'accueillir avec aisance ses passagers, qui profiteront de la modernité et de la richesse de l'équipement. La récente baisse de tarif, supérieure à 3 000 €, et le bonus écologique en font une option financièrement raisonnable.

+ Autonomie correcte
Habitabilité / coffre
Eligible au bonus

- Présentation à parfaire

Le Kona Electric propose un excellent compromis dans sa version de 156 ch/48 kWh, performante et accueillante.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 850 € - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 48,4 kWh
COFFRE	495+24 dm³
POIDS	1662 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h30 (11 kW) 24h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Kona Electric 217 Premium

L'horizon s'éloigne

La version la plus puissante du Kona Electric est associée à une grosse batterie de 65,4 kWh. De quoi repousser la perspective de la panne sèche au-delà des 400 km, voire 475 km sur route selon nos mesures ! Un score parmi les meilleurs... Dommage, la charge rapide plafonne à 100 kW, obligeant à patienter plus de 40 mn pour récupérer 80% de capacité. A bord, on apprécie toujours autant la sensation d'espace et l'ambiance futuriste, sans que cela nuise à l'ergonomie, tandis que l'équipement est opulent ici. Reste que, même en baisse, le tarif n'a rien d'amical, y compris en tenant compte du bonus.

Grande autonomie
Confort/équipement

Tarif ambitieux
Charge rapide limitée à 100 kW

Avec sa batterie de 65,4 kWh utiles, le Kona de 217 ch dépasse allègrement les 400 km d'autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43250 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	217 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 65,4 kWh
COFFRE	495+24 dm³
POIDS	1743 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,58
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 32h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Tucson 1.6 T-GDi 253 Plug-in N Line Executive

Meilleur ciblage

Afin de séduire la clientèle professionnelle, le Tucson ne pouvait faire l'impasse sur une variante hybride rechargeable. Si, à première vue, la version restylée se distingue d'abord par une puissance en baisse (253 ch contre 265 précédemment), elle se distingue surtout de la précédente version en abandonnant les 4 roues motrices. Redevenu simple traction, le Tucson plug-in n'est pas moins sécurisant, boit moins et limite sa prise de poids et le malus qui va avec. Cette version revue et corrigée en 2024 est désormais dotée des technologies les plus récentes, notamment en matière d'aides à la conduite.

Consommation en baisse
Equipement revu
Malus limité

Des prix à l'allemande

Le coffre du Tucson plug-in perd 58 dm³ par rapport à la version full hybrid.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 200 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	24 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	253
Couple	367
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1869 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	186 km/h*
1000 m D. A.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Tucson 1.6 T-GDi 215 Hybrid Executive

Rester dans la course

Désormais, le Tucson est forcément hybride qu'il soit rechargeable ou pas, ce qui est le cas de cette version, dont la puissance est tombée à 215 ch lors de son restylage intervenu en 2024. Assez peu visible extérieurement, ce dernier se remarque surtout à bord avec une planche de bord inédite. Plus connecté et plus moderne, le SUV coréen gagne également en praticité avec de nouveaux rangements plutôt bien pensés. Dommage que ces évolutions s'accompagnent de tarifs coquets. Réussie mais pas au dessus du lot, sa mécanique hybride lui offre des performances honorables mais n'est pas spécialement sobre.

Le restylage du Tucson se voit beaucoup plus à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48450 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	215
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	603 dm³
POIDS	1690 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	186 km/h*
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Habitacle moderne et spacieux
Equipement complet

Appétit quelconque
Haut de gamme coûteux

Avec le restylage, la puissance du Tucson hybride a diminué mais ses prix ont augmenté en flèche.

Ioniq 5 63 kWh 170 Intuitive

Tirée vers le bas

Impossible de confondre la Ioniq 5 avec un autre modèle.

L'invisible restylage de la Ioniq 5 est l'occasion de faire descendre son prix de base sous la barre des 45 000 €. Pour cela, la marque a dû se résoudre à ressortir des placards la motorisation de 170 ch et à développer une plus petite batterie. Avec ses 63 kWh, celle-ci assure tout de même une autonomie suffisante pour peu que les grands trajets ne soient pas votre quotidien. La dotation de série a également fait les frais de cet amaigrissement tarifaire. Quant aux 170 ch, ils peinent parfois à déplacer promptement les presque 2 tonnes de ce SUV, notamment lorsqu'il faut dépasser un camion.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44800 € - 3 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	170 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 84 kWh
COFFRE	464/607+53 dm³**
POIDS	2060 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 7h30 (11 kW)
AUTONOMIE	570 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Prix concurrentiel
Habitabilité

- A la peine lors des longs trajets...
... et sur voies rapides

Ioniq 6 77 kWh Pack Executive

Fille de l'air

En fin d'année, la Ioniq 6 recevra une toute nouvelle face avant.

Cette grande berline reprend la plateforme et l'ensemble batterie / moteur de la Ioniq 5, dans une carrosserie profilée au maximum pour fendre l'air le mieux possible. Résultat : une autonomie que nous avons mesurée à 465 km en moyenne, et qui atteint même 545 km sur route ! La Tesla Model 3 Grande Autonomie est battue. Le tout assorti d'une charge rapide permettant de récupérer 80% de capacité en 20 mn. L'habitacle suréquipé est accueillant, même si l'on regrette le confort ferme des suspensions, et le coffre étroit et peu accessible, pour une berline de presque 4,90 m de long.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61 500 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	229 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	464+45 dm³
POIDS	1989 kg
L x l x h (en m)	4,86 x 1,88 x 1,50
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11kW) 39h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie record
Capacité de charge rapide

- Confort ferme
Coffre peu pratique

Ioniq 5 N 84 kWh 650 ch

Derniers exemplaires

Avec sa première électrique frappé du N, symbole de sportivité pour la marque, Hyundai veut démontrer que "zéro émission" et sport sont compatibles. Au menu, une grosse batterie de 84 kWh, un moteur sur chaque essieu, une puissance cumulée de 650 ch et un châssis très retravaillé. En échange d'un confort très ferme, la "N" vire quasiment à plat et les deux moteurs vous catapultent de façon sidérante en ligne droite. En virages serrés, pas de miracle en revanche : l'engin manque d'agilité. Quant au prix catalogue, très élevé dans l'absolu, il est à mettre en regard des équivalents thermiques pénalisés par un supermalus.

Pédalier alu, sièges baquets cuir / Alcantara estampillés N, volant sport en cuir perforé... Cette Ioniq 5 met dans l'ambiance !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78000 € - 12 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	650 ch
Couple	770 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/35 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 84 kWh
COFFRE	464/607 dm³
POIDS	2257 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,94 x 1,59
VITESSE MAXI	260 km/h*
1000 m D. A.	22,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	1,9 s
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 9h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Design original
Confort / espace à bord

- Autonomie trop juste
Prix qui grimpe

Première électrique badgée N, cette explosive Ioniq 5 annonce la couleur ! Mais à quel prix...

Nexo Hydrogène Executive

Déjà demain ?

La pile à combustible offre les avantages d'un modèle électrique (ni CO_2, ni gaz polluant, silence et douceur de conduite...), sans l'inconvénient du temps du ravitaillement en énergie électrique. Il suffit, en effet, de faire le plein d'hydrogène (seulement 5 minutes) pour garantir 537 km d'autonomie. Hyundai y croit et propose le Nexo : un grand SUV (4,67 m de long) doux et très plaisant à conduire. Même s'il est lourd et peu dynamique, il se montre confortable et aussi spacieux que ses rivaux. En revanche, il est cher et les stations d'hydrogène sont encore très rares dans l'Hexagone.

Ce design mièvre n'a plus que quelques mois à vivre. Découvrez le prochain opus dans nos pages "nouveautés" !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80600 € - 1 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	163 ch
Couple	395 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion / Hydrogène 1,56 / 6.33 kg kWh
COFFRE	443 dm³
POIDS	1854 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,1 s
TEMPS DE CHARGE	5 mn

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Confort, douceur de conduite
Autonomie

- Tarif élevé
Où faire le plein ?

Santa Fe 1.6 T-GDi 253 Plug-in HTRAC Executive

Ambition démesurée

Avec ses lignes taillées à la serpe, le Santa Fe nous revient, plus ambitieux que jamais. Finies les lignes passe-partout, place à un design reconnaissable au premier coup d'oeil. Désormais uniquement proposé avec des mécaniques hybrides, ce SUV devrait principalement trouver preneur, en France, avec ce bloc rechargeable de 253 ch. Une option qui se marie parfaitement avec le caractère de ce Hyundai, davantage axé sur le confort et la sécurité (4 roues motrices de série) que sur le dynamisme. L'équipement est pléthorique, ce qui se répercute, sans surprise, sur le prix de vente, digne d'une marque premium.

Malgré les jantes de 20", l'amortissement est très bien maîtrisé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	66 700 € - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	38 g/km - **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	253
Couple	367
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	615/755/200 dm³
POIDS	2142 kg
L x l x h (en m)	4,83 x 1,90 x 1,77
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Habitacle spacieux et confortable
Comportement rassurant
Dotation complète

- Prix en haut de gamme

Ioniq 9 218 ch

Pour les grands espaces

Après le tout-petit Inster, Hyundai complète sa gamme 100 % électrique avec l'imposant (5,06 m de long) Ioniq 9. Si son gabarit indique clairement qu'il n'a pas été conçu pour les routes du Vieux Continent, il ne manque pas pour autant d'intérêt. A bord, l'espace est plus que généreux, y compris au 3ème rang, et le volume de coffre permet d'embarquer les bagages de la famille. Plutôt placide, il fait preuve d'un confort au dessus de la mêlée. Mais les routes sinueuses, ce n'est clairement pas son truc. Avec sa batterie de 110,3 kWh et son architecture 800V, qui permet des recharges ultra rapides, c'est un excellent compagnon de voyage.

La présentation intérieure est moderne mais certains matériaux ne sont pas dignes de la catégorie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	€ - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	19 pouces
BATTERIE	Lithium-ion 110 kWh
COFFRE	620 dm³
POIDS	2500 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,98 x 1,79
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s4
TEMPS DE CHARGE	24 min (rapide)
AUTONOMIE	620 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Espace à bord
Volume de coffre

- Longueur

Ce SUV signe son appartenance à la gamme Ioniq avec les LED façon pixels de ses optiques avant et arrière.

INEOS

Créée par le milliardaire Jim Ratcliffe à la suite du refus de Land Rover de lui céder les droits de reproduction de l'ancien Defender, la marque Ineos Automotive fabrique son Grenadier dans l'ancienne usine Smart de Hambach, en Moselle.

INEOS Automotive

Ineos Automotive
Europôle de Sarreguemines
57910 Hambach
Tél : 0805 543 740

Grenadier Utility Wagon (2 pl.) 3.0 Diesel Trialmaster

Opération survie

Bien qu'il soit inédit, le Grenadier est un survivant des temps anciens, où les 4x4 purs et durs n'étaient pas pénalisés pour leurs émissions. De fait, en France (où il est fabriqué), seules les versions considérées comme utilitaires (donc exemptées de malus) devraient trouver preneur. Une qualification désormais réservée à la configuration 2 places, toute désignée pour acheminer du matériel dans les endroits les plus inaccessibles grâce à une transmission à toute épreuve, alimentée par un puissant 6-cylindres diesel BMW, sans négliger le bien être des deux occupants en finition Trialmaster.

Dans cette version utilitaire limitée à deux occupants, le Grenadier échappe à tout malus, et crapahute comme aucun autre.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 490 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	276 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	249 ch à 3250 tr/mn
Couple	550 Nm à 1250 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/70 R 17
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	2088 dm³
POIDS	2704 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,93 x 2,05
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	10,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Vrai baroudeur
Agrément mécanique

- Usage limité
Tarif élevé

Grenadier Utility Wagon (2 pl.) 3.0

L'aventure en partage

Grâce à sa configuration semi-utilitaire (pas de vitres latérales au fond, banquette avancée, dossier plus vertical), le Grenadier Utility Wagon 5 places échappait jusqu'ici au supermalus qui affectait les versions Station Wagon. Désormais, seule la version privée de sièges arrière peut encore être exemptée. Pour le reste, ce modèle conjugue les meilleures capacités de franchissement possibles avec des équipements au goût du jour, et toute une ribambelle d'options et d'accessoires pour agrémenter le tout. L'addition finale est salée, tout comme la consommation, dans cette version essence.

Châssis échelle et transmission ultra-débrouillarde aident le Grenadier à évoluer sur tous les terrains.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	72140 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	327 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	286 ch à 4750 tr/mn
Couple	450 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/70 R 17
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	1255 dm³
POIDS	2665 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,93 x 2,05
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	14,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Vrai tout-terrain
Pas de malus (utilitaire)

- Consommation
Prix

Grenadier V8 425 ch

Autant pousser le bouchon

Avec ses 6 cylindres, qu'ils fonctionnent au sans-plomb ou au gazole, le Grenadier est déjà affublé du malus écologique maximal. Cette probable future version V8, pour l'instant au stade du prototype, n'a donc plus rien à craindre du législateur français. Ses futurs acquéreurs, en revanche, pourront profiter des vocalises de son 6,2 issu de la banque d'organes General Motors. Déjà très à l'aise hors du bitume en variante 3.0, le plus français des 4x4 britanniques (il est assemblé en Moselle) semble désormais capable de grimper aux arbres. Le Mercedes Classe G AMG pourrait bientôt trouver à qui parler.

La prise d'air sur le capot n'est pas superflue lorsqu'il s'agit d'oxygéner une telle cavalerie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	€ - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	NC
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	6162 cm³
Puissance	425 ch à nc tr/mn
Couple	625 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/70 R 17
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	1255 dm³
POIDS	2665 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,93 x 2,05
VITESSE MAXI	NC
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur chantant
Couple démoniaque
Look Defender

- Pas encore commercialisé

ISUZU

La marque Isuzu est surtout connue en Europe pour son pick-up, le D-Max. Afin de rester compétitif, ce dernier fait régulièrement l'objet de légères mises à jour. La prochaine grande évolution sera son passage à l'électrification. Affaire à suivre.

ISUZU

Isuzu - Midi France
6 Rue Jean Pierre Timbaud
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél : 01 30 49 05 04

JAGUAR

Le futur de Jaguar arrive, et passe par un profond renouvellement de son image de marque. Le constructeur va monter en gamme et passer à l'électrique. En attendant, les modèles actuels sont disponibles sur stock uniquement.

Jaguar France
165, bd de Valmy
Z.A. Kléber, bât. Ellington
92 706 Colombes Cedex
Tél : 01 40 87 34 00
www.jaguar.fr

D-Max Space N60F+ BVA

Rustique mais costaud

Au fil des années, l'Isuzu D-Max est devenu un modèle incontournable sur son segment. Ce dernier devrait même bientôt recevoir une motorisation 100 % électrique. En attendant, ce véritable pick-up à tout faire dispose toujours du 1,9 l turbo diesel maison de 163 ch. Ce dernier manque hélas de discrétion mais sa très belle souplesse à bas régime est un atout lorsque l'on roule sur les terrains difficiles et benne chargée. Disponible en cabine approfondie, cabine simple et en double cabine, cet excellent franchisseur peut aussi bénéficier d'une boîte auto.

Bon franchisseur, le D-Max dispose des quatre roues motrices, d'un blocage de différentiel et de l'aide à la descente.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40200 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	239 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1898 cm³
Puissance	164 ch à 3600 tr/mn
Couple	360 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	265/60 R 18
RESERVOIR	76 litres
COFFRE	1197 dm³
POIDS	2078 kg
L x l x h (en m)	5,27 x 1,87 x 1,79
VITESSE MAXI	NC
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	NC

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Bien équipé
Souplesse du moteur
Capacité de franchissement

- Nombreux plastiques durs

F-Type R 75

Toutes griffes dehors

Profondément modifiée, notamment à l'avant, la F-Type R est aussi la plus méchante de la gamme Jaguar, qui est en hibernation. Son long capot abrite un méchant V8 à compresseur qui répond instantanément aux injonctions du pied droit, bien aidé par sa boîte auto. Le tout avec une sonorité démoniaque, et plus envoûtante que le Flat-6 Porsche. Si le poids est trop élevé, les performances sont bien au rendez-vous, avec un 0 à 100 km/h en 3,7 s ! À bord, l'instrumentation passe au numérique, mais le cuir et le carbone côtoient des plastiques moyens. Mais face au malus, la F-Type est en voie de disparition.

L'apport du compresseur transfigure le coupé. Sonorité, perfs... le niveau est très élevé et le plaisir ultime !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	153 479 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	239 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	5000 cm³
Puissance	575 ch à 6500 tr/mn
Couple	700 Nm à 3500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + compresseur
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 295/30 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	274 dm³**
POIDS	1818 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,93 x 1,32
VITESSE MAXI	300 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSOMMATION MIXTE	10,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Sonorité envoûtante
Performances

- Tarif conséquent
Malus maxi

I-Pace EV400 R-Dynamic SE

Eclair de génie ?

Avec son premier SUV 100% électrique, Jaguar s'attaque au Tesla Model X. Comme celui-ci, l'I-Pace dispose d'une forte réserve de puissance (400 ch) et affiche des performances de premier ordre. On appréciera plus la ligne racée que la facture salée de la bête. Sinon, l'auto présente bien et se montre plus agile que son rival californien. Les batteries autorisent une autonomie mesurée de 372 km. Suffisant à son lancement, mais insuffisant aujourd'hui à ce prix. A bord, belle habitabilité et présentation haut de gamme malgré le manque de cachet. Et la concurrence est désormais très affûtée. La relève électrique arrive chez Jaguar.

Le I-Pace présente bien et se montre tout à fait agréable à conduire grâce à de belles performances.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	93100 € - 13 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	400 ch
Couple	696 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/65 R 18
BATTERIE	lithium-ion 90 kWh
COFFRE	488 dm³
POIDS	2231 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,90 x 1,57
VITESSE MAXI	205 km/h
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
TEMPS DE CHARGE	45 min (rapide) 10h (wallbox)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Comportement routier
Habitabilité
Ligne originale

Tarif très élevé

E-Pace P300e R-Dynamic HSE

Hybride très premium

Reposant sur la plate-forme technique du Discovery Sport, l'E-Pace a bénéficié en 2021 d'une signature lumineuse, d'une calandre et de boucliers remaniés qui modernisent son allure tandis que l'habitacle cossu gagne une instrumentation numérique dernier cri avec écran multimédia de 11,4''. À l'usage, cet E-Pace de 309 ch, encore disponible en stock, fait preuve d'un beau tempérament en hybride, qui s'accompagne de belles vocalises. L'appréciable autonomie électrique de 40 km doit être optimisée car sinon son poids élevé se paye à la pompe (9,1l/100). Un bel écrin qui pâtit d'un tarif excessif... Et qui n'est plus disponible que sur stock.

Cette version est remplacée par le P270e, de 269 ch au prix identique... mais dans tous les cas, la retraite est proche.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70200 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km + 4980 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	309 ch à 5500 tr/mn
Couple	540 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	397 dm³
POIDS	2174 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,99 x 1,65
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Restylage réussi
Autonomie électrique correcte

Masse très élevée
Malus au poids

E-Pace P200 Flexfuel R-Dynamic S

Le choix de raison

Pour réduire le malus, la solution se nomme Flexfuel. Avec son installation bioéthanol d'origine, le E-Pace a davantage d'arguments. Et avec la crise actuelle, faire son plein pour moitié prix, le calcul est vite gagnant. Reste qu'avec "seulement" 200 ch et une valeur de couple pas dingue, les performances de ce lourd chaton ne sont pas exceptionnelles. Heureusement, avec une boîte automatique assez douce, le 4 cylindres offre un bel agrément. En finition S, le tarif est presque attractif, mais l'équipement est un peu juste : pas de sellerie cuir, des petites jantes. Comme le reste de la gamme, il n'est disponible que sur stock... Avant de disparaître.

On apprécie le confort des sièges électriques à mémoire de position et la présentation soignée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54900 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	113 g/km + 50 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	200 ch à 5500 tr/mn
Couple	320 Nm à 1200 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 21
RESERVOIR	67 litres
COFFRE	397 dm³
POIDS	1928 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	212 km/h*
1000 m D. A.	NC
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	12,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Fiscalité plus avantageuse
Restylage réussi

Moteur un peu juste
Habitabilité moyenne

Cette intéressante version Flexifuel quitte le catalogue Jaguar alors si elle vous intéresse, foncez en concession !

E-Pace D200 R-Dynamic SE

Diesel recommandable

Le plus petit des SUV Jaguar poursuit son évolution. Après son restylage opéré en 2020, voici que le félin voit son offre diesel remaniée. Le 4 cylindres diesel reçoit notamment le renfort d'une micro-hybridation, mais aussi de nouveaux pistons et une injection plus performante. La puissance grimpe de plus de 20 ch, pour un couple inchangé. Plus que les perfs, c'est surtout la conso qui diminue. Si le comportement est serein grâce aux 4 roues motrices, la masse très élevée pénalise le dynamisme. A bord, la place est comptée, mais on apprécie la qualité de finition et le très bel écran multimédia.

Le restylage était assez timide. En fin de carrière, le E-Pace n'est plus proposé que sur les stocks restants.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	61900 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	172 g/km + 20042 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	204 ch à 3750 tr/mn
Couple	430 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	397 dm³**
POIDS	1952 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	211 km/h
0 à 100 km/h	8s4
CONSOMMATION MIXTE	6,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Meilleur agrément mécanique
Habitacle moderne

- Poids très important
Espace intérieur compté

F-Pace D200 Mhev R-Dynamic SE

De meilleurs arguments

Face à des Audi Q5 et autres Porsche Macan, difficile de se faire une place au soleil pour le Jaguar F-Pace. Pourtant, depuis son restylage, le "gros" matou bénéficie de nombreuses évolutions. Les moteurs progressent, comme ce 4 cyl. diesel d'une puissance de 200 ch. Sans être le plus raffiné du marché, il possède une micro-hybridation 48V qui lui apporte un peu plus de souplesse et de meilleures émissions de CO_2, même s'il n'échappe pas au malus au poids. Et il faut dire que sa boîte à 8 rapports est un modèle d'agrément. A bord, l'habitacle est encore plus cossu et gagne en modernité. Il n'est plus disponible que sur stock.

Moins dynamique que son petit frère E-Pace, le grand SUV Jag gagne néanmoins en prestance. Il part à la retraite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74200 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	170 g/km + 17105 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	204 ch à 3750 tr/mn
Couple	430 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/65 R 18
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	548 dm³**
POIDS	1876 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,94 x 1,67
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	8s0
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Standing supérieur
Performances suffisantes

- Tarif coquet
Masse élevée

F-Pace P400e Phev R-Dynamic S

Chat peu endurant

Malgré un restylage en 2020, le F-Pace commence à dater. Cette version hybride rechargeable promet de belles performances (à peine plus de 5s pour le 0 à 100 km/h !), des consommations réduites, mais malheureusement pas d'éviter le malus au poids. A l'intérieur, l'ambiance est toujours chaleureuse et bien finie. Et châssis et amortissement sont au diapason. Les regrets viennent du tarif, franchement élevé, et de l'autonomie en 100 % électrique, assez faiblarde : environ 30 km dans la vraie vie. C'est juste, quand la concurrence se rapproche dangereusement des 100 km ! Le F-Pace va, comme le reste de la gamme, disparaître, probablement dès cette année.

Luxueuse présentation pour le F-Pace... mais à quel prix ! Certains de ses huppés rivaux font déjà nettement mieux et pour moins cher.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	84800 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	37 g/km + 6275 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 19
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	485 dm³
POIDS	2230 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,94 x 1,67
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	1,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Performances
Ambiance générale

- Tarif élevé
Autonomie électrique faible

Le F-Pace n'est plus tout jeune mais son style restait d'actualité. Mais il n'est plus dispo que sur stock.

JEEP

En attendant le renouvellement de ses modèles américains, Jeep maximise son intégration à Stellantis avec l'Avenger, dérivé du 2008 et figure de proue de sa stratégie européenne. Tous les autres modèles sont désormais obligatoirement hybrides.

Jeep

Jeep France
2-10 Boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 01 30 16 76 66
www.jeep.fr

Avenger 1.2 Turbo 100 ch Altitude

Le plus petit des Avenger

L'Avenger est désormais disponible en essence et boite mécanique, pour un ticket d'entrée plus accessible.

Clef de voute de la stratégie commerciale de Jeep en Europe, le petit SUV Avenger voit son offre de motorisation s'élargir. En entrée de gamme, il reçoit le trois cylindres 1.0 l turbo (vous aurez reconnu le PureTech du groupe) en boîte mécanique, histoire d'abaisser le ticket d'entrée, situé désormais autour de 25 000 €. Intéressant, l'Avenger ne manquant par ailleurs pas de charme. Il sait aussi se montrer confortable, et son moteur est volontaire. Malheureusement, il lui reste quelques défauts : une habitabilité et un coffre médiocres, un équipement trop juste de série, et une qualité de finition en retrait.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**26 750 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km **+ 450 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5 000 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	312 dm³
POIDS	1 233 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	170 km/h
1 000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	,9,4/11,6/17,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

+ Tarifs contenus
Charme de baroudeur

- Habitabilité / coffre
Equipement léger

Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 110 Summit

L'Amérique à petite échelle

En supplément d'une entrée de gamme thermique à boîte manuelle, le Jeep Avenger s'enrichit de cette version, qui devrait représenter une belle partie des ventes : un hybride 48V de 110 ch. Sans surprise, il s'agit ici de la version petite puissance de l'ensemble hybride e-DCS6 que l'on retrouve un peu partout chez Stellantis en 100 ou 145 ch (anciennement 136 ch). Comme ailleurs, le système se montre sobre, particulièrement en ville. Voilà qui tombe bien : avec son petit format et ses protections en plastique brut, c'est là qu'il est le plus à l'aise. On apprécie aussi son charme à l'américaine, à l'échelle réduite. Dommage qu'il soit un peu trop ferme et trop bruyant.

L'intérieur de l'Avenger ne manque pas de charme, mais les plastiques durs sont nombreux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**30 750 €** - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	111 g/km **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	110 ch à 5000 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	312 dm³
POIDS	1342 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Hybride sobre
A l'aise en ville

- Confort ferme
Insonorisation

Avec ses 4,09 m de long seulement, ses protections en plastique brut, et sa belle agilité, l'Avenger est à sa place en ville.

Avenger 156 ch Electrique Summit

Meilleure que ses cousines

La fusion entre PSA et FCA devenant Stellantis commence à porter ses fruits, tel ce nouveau SUV. Un petit format au style avenant proposé ici avec un moteur électrique commun à ses cousines techniques DS 3, Peugeot e-2008 ou encore Fiat 600. On retrouve donc 156 ch sous le pied droit, et une batterie de 51 kWh utiles sous le plancher. Le tout est bon pour une autonomie moyenne de 330 km. L'Avenger a aussi pour lui une bonne bouille et une présentation sympa à l'intérieur, qui aide à faire oublier quelques plastiques franchement moyens. Et il est moins cher et mieux équipé que ses cousines...

L'Avenger récupère la technique de cousines comme la DS3 électrique. Le tout, dans un format ultra-compact.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	312 dm³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,09 x 1,78 x 1,53
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Tarif bien placé
Gabarit pratique en ville

- Détails de finition
Habitabilité derrière

Renegade 4xe 240 PHEV North Star

Jeep vertueuse

Jeep a doté son Renegade d'une motorisation hybride rechargeable réussie. Les performances sont plutôt bonnes batterie chargée. Lorsque que cette dernière est vide (36 km d'autonomie en 100% électrique annoncés), le 1.3 Turbo a davantage tendance à faire entendre sa voix. Mais pour éviter le malus, ça vaut le coup ! Plus lourd que ses concurrents, en raison de ses 4 roues motrices, le Renegade 4xe affiche aussi une meilleure polyvalence par mauvais temps. Grâce à un restylage début 2024, son habitacle est plus à jour (grand écran, nouveau système d'info-divertissement, etc.). Il est récemment passé de 190 à 240 ch.

La nouvelle série spéciale North Star est reconnaissable par sa teinte exclusive Techno Green.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 900 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	48 g/km + 460 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	240
Couple	270 + 250
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 17
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	345 dm³**
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,81 x 1,72
VITESSE MAXI	199 km/h
0 à 100 km/h	7s1
CONSOMMATION MIXTE	2,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Conversion à l'hybride réussie
Belle dotation de série

- Coffre moins logeable
Tarif élevé

Renegade e-Hybrid 1.5 Turbo T4 130 Summit

Le moteur hybride ne fait pas tout

Beaucoup moins cher que les versions hybrides rechargeable (presque 10 000 € de moins selon les finitions), le Jeep Renegade hybride "simple" est intéressant sur le papier. On apprécie toujours sa belle habitabilité et son charme à part. Mais l'ensemble moteur-boîte, un quatre cylindres turbo développé par la partie FCA de Stellantis, ne convainc pas, en raison de lenteurs, d'à-coups, et surtout de consommations un peu trop élevées pour ce type de motorisation. Et l'agrément de conduite n'est pas au mieux, avec un roulis mal maîtrisé. Si son intérieur apparaît plus moderne depuis son restylage, il lui reste des progrès à accomplir côté qualité de finition.

Depuis son restylage début 2024, le Renegade est plus moderne à l'intérieur. Mais les matériaux déçoivent.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37000 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 330 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1469 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	240 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	370 dm³
POIDS	1508 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,81 x 1,69
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

+ Charme typique Jeep

- Consommation élevée
Boîte hésitante
Finition décevante

Le format cubique du Renegade le distingue du reste du marché, et lui offre une belle habitabilité.

Compass 4xe 190 PHEV Altitude

Chère technologie

Avec ses airs de Grand Cherokee, le Compass restylé fait tourner les têtes.

Alors que le Compass 100 % thermique n'est plus disponible, le haut de gamme est représenté par deux offres hybrides rechargeables, dont cette définition de 190 ch. On dispose déjà de la transmission intégrale de série, un raffinement absent chez nombre de concurrentes. Si les performances sont bonnes, l'autonomie en mode électrique n'est pas énorme et il sera difficile d'amortir le surcoût de la version par rapport aux versions hybrides simples. Surtout qu'il hérite d'un malus au poids. En finition Altitude, l'équipement est assez correct, avec la clim' auto 2 zones, les jantes alliage 17", l'instrumentation numérique...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 950 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	43 g/km + 1360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	190 ch cumulés
Couple	270 Nm + 250 Nm élec.
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	403 dm³**
POIDS	1935 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,88 x 1,65
VITESSE MAXI	183 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	1,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Bonnes performances
Dotation intéressante

Autonomie moyenne
Surcoût important

Compass 1.5 Turbo T4 130 e-Hybrid Summit

Mariage d'intérêt

Plus disponible en 100% thermique, le Compass se dote d'un hybride simple en entrée de gamme.

Avec la disparition des motorisations 100 % thermiques, le Compass récupère les moteurs hybrides qu'il partage avec le Renegade, mais aussi l'Alfa Romeo Tonale et quelques Fiat. Ici comme ailleurs, le bilan de l'ensemble est mitigé. La boîte hésite trop, avec même quelques à-coups. Et les consommations ne sont pas si bluffantes non plus, hormis en ville où les courtes phases en électrique aident bien. Bref, si vous voulez un SUV hybride sobre et rationnel, passez votre chemin. Mais ce Compass mise toujours sur l'attrait de sa marque, qui peut encore faire mouche. Son tarif élevé ne lui rend pas service.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 900 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 469 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	240 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	510 dm³
POIDS	1558 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,82 x 1,63
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

Charme à part
Presque sobre en ville

Hésitations de la boîte
Tarif élevé

Compass 4xe 240 PHEV Summit

À perfectionner

Le choix de la version hybride rechargeable est discutable en raison de son coût d'achat élevé.

C'est le haut de gamme des Compass. Un moteur hybride rechargeable fort de 240 ch et associé à la transmission intégrale. Cette finition Summit est sérieusement équipée. Par rapport à la version "190", les reprises sont plus franches, sans pour autant que la consommation soit réellement supérieure. En revanche, question autonomie, cela reste un peu juste avec seulement 35 km en électrique. Heureusement, la recharge sur Wallbox ne réclame que 1h30. Confortable à défaut d'être dynamique, le Compass 4xe souffre malheureusement de sa masse élevée, qui lui impose par ailleurs de payer un petit malus.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 950 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	45 g/km + 1360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	240 ch cumulés
Couple	270 Nm (+ 250 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 19
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	403 dm³
POIDS	1915 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,88 x 1,65
VITESSE MAXI	196 km/h
1000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Belles performances
Confort et équipements

Coffre réduit
35 km seulement en électrique

Wrangler 4xe PHEV 380 Sahara

Changement de cap

Le Jeep Wrangler a changé de dimension en passant à l'hybride rechargeable. Mais attention au malus au poids...

Pour qui se souvient du rapport plaisir / prix exceptionnel de la Jeep Wrangler TJ 4.0 du début des années 2000, le choc doit être grand. Si le Wrangler est fidèle au poste, il est beaucoup plus grand, plus cossu, et surtout son tarif s'est envolé. Les 27 000 € de l'ancêtre sont oubliés, et ce sont désormais pas moins de 81 700 € (!) qu'il faudra débourser pour s'offrir ce bijou de technologie hybride. Forcément, avec 380 ch (batterie pleine), les performances sont au top, alors que les capacités 4x4 sont conservées. Mais le poids énorme (plus de 2,3 tonnes !) attise les flammes du malus : près de 10 000 € ici.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	81 700 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	79 g/km + 9470 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	380 ch cumulés
Couple	637 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/70 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	504 dm³
POIDS	2348 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,90 x 1,84
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	11,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Reprises de sportive
Intérieur original et cossu

Tarif démentiel
Autonomie en électrique

KIA

Malgré la baisse de forme de l'électrique en Europe, Kia continue sur sa lancée et a récemment présenté l'EV3, petit SUV 100% électrique bientôt secondé par l'EV5. Reste que sa gamme thermique commence à sérieusement vieillir malgré quelques utiles restylages.

Kia France
2, rue des Martinets
92500 Rueil-Malmaison
Tél : 09 69 32 06 00
www.kia.com

Picanto 1.2 79 GT-line

Equipement de grande

L'apparence de la Picanto en finition GT-line a été particulièrement soignée.

Restylée en 2024, la Picanto propose au sommet de sa gamme le petit 1.2 79 ch. Ce trois cylindres se révèle tout à fait plaisant et volontaire au quotidien notamment grâce à une transmission bien étagée. Par rapport à ses rares concurrentes, elle fait valoir une finition de haut niveau et un équipement digne du segment supérieur. Dommage cependant que son étroitesse handicape son habitabilité arrière, sans parler de la découpe de son hayon. Reste qu'il s'agit d'un une proposition déjà très polyvalente pour une si petite voiture : cela se paie malheureusement au prix fort dans cette finition haute GT Line.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	18790 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1197 cm³
Puissance	79 ch à 6000 tr/mn
Couple	113 Nm à 4200 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/65 R 14
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	261 dm³**
POIDS	990 kg
L x l x h (en m)	3,61 x 1,60 x 1,49
VITESSE MAXI	159 km/h
0 à 100 km/h	13s1
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Look dynamique
Polyvalence
Bon petit moteur

- Habitabilité arrière

Picanto 1.0 63 Motion

Encore moins puissante

Même dans les finitions inférieures, les effets du restylage sont très perceptibles.

Le restylage de la Picanto a finalement fait perdre 4 ch à son moteur d'entrée de gamme 1.0. Cela compte à ce niveau mais la Picanto reste un poids plume. Alerte et agile en ville, la Kia montre vite ses limites sur route, même si elle fait preuve de bonne volonté. Confortable, elle offre un comportement rassurant. A bord, la présentation est sobre et la finition correcte mais la clim manque à l'appel. Côté bémol, on déplore l'habitabilité arrière réduite ainsi que la consommation relativement élevée. La Picanto compte cependant peu de rivales et profite de la garantie de sept ans comme les autres Kia.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	16290 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 100 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	63 ch à 5000 tr/mn
Couple	93 Nm à 3750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/65 R 14
RESERVOIR	35 litres*
COFFRE	261 dm³**
POIDS	985 kg
L x l x h (en m)	3,61 x 1,60 x 1,49
VITESSE MAXI	145 km/h*
0 à 100 km/h	15s6*
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Idéale en ville
Agrément moteur

- Consommation
Places AR

Ceed 1.0 T-GDi 100 Active

Bientôt la retraite ?

En toute fin de carrière, la Ceed devrait être remplacée durant l'année 2025.

Commercialisée depuis 2018, la Ceed, n'a pas été mise à jour depuis 2021. Elle reste pratique et bien fournie en équipements mais commence à subir le poids des ans, notamment au niveau des aides à la conduite. Quant au moteur trois cylindres de 100 ch qui l'équipe, il manque un peu de couple et a perdu 20 ch en 2023 si bien qu'il manque d'allant. Qui plus est, il subit un important malus. Dommage, car le châssis est sain et la direction informative. Dépassée face aux dernières nouveautés, la Ceed attend avec impatience son renouvellement sur la base de la K4 vendue aux USA, qui ne devrait plus tarder.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27990 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4500 tr/mn
Couple	172 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	404 dm³**
POIDS	1223 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	178 km/h*
0 à 100 km/h	13s1*
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Look plus agressif
Comportement routier efficace

- Manque de couple moteur
Malus important

Ceed 1.5 T-GDi 140 GT-line

Encore dans le coup

A bord, la Ceed manque clairement de fantaisie, même dans cette version GT-line.

Le 1.5 T-GDi de 140 ch fait merveille sous le capot de la Ceed. Rond et volontaire dès les bas-régimes, il affiche un bon niveau de reprises tout en sachant rester raisonnable à la pompe. Dommage que le manque de progressivité de l'embrayage gâche un peu ce beau bilan. Mais contre 1 500 €, on peut opter pour la boîte auto. DCT7. Heureusement, la coréenne affiche d'excellentes qualités dynamiques, au niveau des meilleures européennes. Dans cette finition GT-line, la Ceed soigne son look et affiche un équipement complet. Dommage que l'habitacle manque cruellement de fantaisie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 990 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 360 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 482 cm³
Puissance	140 ch à 5500 tr/mn
Couple	253 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	404 dm³**
POIDS	1255 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	197 km/h
0 à 100 km/h	9s5
CONSOMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Reprises
Tenue de route

- Présentation terne
Embrayage trop peu progressif

Ceed SW 1.5 T-GDi 140 Active

Déménageur préretraité

Le principal atout de la Ceed SW reste son volume de chargement.

Multiplier les carrosseries, tel est le leitmotiv de la famille Ceed en fin de carrière. Outre la berline, elle se décline en break de chasse ProCeed, en SUV coupé avec la XCeed mais aussi en break. La capacité du coffre de ce dernier est conséquente (625 dm³) par rapport à ses concurrents. Et si l'on y ajoute les espaces de rangement dans tout l'habitacle, on a de quoi partir en voyage sans risquer de laisser une valise sur le trottoir. Et d'ailleurs, pour prendre la route, le souple et tonique essence 1.5 T-GDi de 140 ch est tout indiqué malgré un malus qui devient conséquent.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 190 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1482 cm³
Puissance	140 ch à 5500 tr/mn
Couple	253 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	625 dm³
POIDS	1302 kg
L x l x h (en m)	4,61 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	197 km/h*
0 à 100 km/h	9s7*
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Volume de coffre
Garantie de 7 ans
Mécanique plaisante

- Détails de finition

XCeed 1.5 T-GDi 140 GT-line Premium

Rattrapée par le malus

Version baroudeur de la Ceed, la XCeed est en fin de carrière.

Légèrement restylée en 2022, la XCeed est la version crossover de la berline compacte Ceed. Sa garde au sol surélevée et ses protections de carrosserie bien visibles annoncent la couleur. Toutefois, la coréenne est dépourvue de transmission intégrale. Animée par deux essence (100 et 140 ch), la Kia existe aussi en hybride rechargeable. Plaisant, rond et volontaire, le 1.5 T-GDi de 140 ch représente un choix logique, surtout avec la finition GT-line Premium bien garnie et joliment présentée. Seuls bémols : son amortissement ferme, son châssis qui manque de dynamisme et surtout le malus, devenu dissuasif.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 050 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	142 g/km + 1761 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 482 cm³
Puissance	140 ch à 5500 tr/mn
Couple	253 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	403 dm³**
POIDS	1370 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,83 x 1,50
VITESSE MAXI	195 km/h*
0 à 100 km/h	10s2*
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Agrément mécanique
Présentation / dotation

- Suspensions fermes
Malus substantiel

ProCeed 1.5 T-GDi 140 GT-line

Break ou coupé ?

La ProCeed cherche à séduire les amateurs de modèles sportifs et élégants avec sa ligne de "coupé-break".

Avec la ProCeed en fin de carrière, Kia a tenté de se faire une place sur la niche des grands coupés quatre portes. Grâce à son style sportif et élégant et son comportement dynamique, elle aurait pu prétendre faire plus que de la figuration. Bien suspendue et plaisante à mener, elle arrive à offrir un bon confort, même si les roues de 17", de série ici, ne l'aident pas. Elle a cependant un peu perdu en performances en passant de 160 à 140 ch. Rançon de son design élancé, l'habitabilité et le volume de coffre sont moyens. Enfin, si la dotation est complète, la présentation est identique à celle d'une Ceed classique. Dommage...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 250 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 482 cm³
Puissance	140 ch à 5 500 tr/mn
Couple	253 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	540 dm³**
POIDS	1323 kg
L x l x h (en m)	4,61 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	197 km/h*
0 à 100 km/h	9s7*
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Look réussi
Dotation de série
Agrément moteur

- Présentation classique

Stonic 1.0 T-GDi 100 GT-line

En attente de nouveauté

En version GT-line, les roues de 17" n'arrangent pas le confort.

En attendant un hypothétique deuxième restylage, le Stonic propose toujours un 3-cylindres turbo-essence, en configurations 100 et 120 ch. La version la moins puissante n'a pas droit à la micro-hybridation (de série sur le T-GDi 120), ce qui se ressent un peu à la pompe. D'autant que si ce bloc est souple et plaisant, il faut un peu le cravacher pour maintenir des relances correctes. Plutôt craquant dans cette livrée sportive GT-line, le Kia fait le plein d'équipements et soigne sa présentation intérieure. Toutefois, gare aux roues de 17'' (de série) qui accentuent l'inconfort du Stonic, réglé vraiment très ferme.

+ Douceur mécanique
Dotation de série

- Amortissement
Habitabilité moyenne

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26690 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	100 ch à 4500 tr/mn
Couple	172 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	366 dm³
POIDS	1216 kg
L x l x h (en m)	4,14 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,5/12,6/17,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Niro Hybride 129 Active

Toujours sobre

Dans cette variante, le Niro est un modèle de frugalité et de douceur.

Egalement proposé en rechargeable et en 100% électrique, le Niro existe aussi en hybride simple, avec un 1.6 essence de 93 ch secondé par un bloc électrique de 43,5 ch, l'ensemble ne délivrant plus que 129 ch combinés aux roues avant contre 141 ch auparavant. Toujours sobre avec ses 5,7 l/100 km de moyenne, le crossover coréen séduit aussi par sa grande douceur de conduite et sa tenue de route rigoureuse (à défaut de se monter sportive...). Autres bons points : l'habitabilité généreuse, la dotation de série complète et la présentation moderne. Seuls les plus pointilleux critiqueront la direction un peu trop aseptisée.

+ Consommation
Equipement de série
Douceur de conduite

- Direction

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35090 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	100 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm³
Puissance	129
Couple	265
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	482 dm³
POIDS	1457 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Niro EV 64,8 kWh 204 Premium

Eclipsé par l'EV3

Sur une borne rapide (jusqu'à 72 kW maxi), les batteries du Niro EV reprennent de 10 à 80 % de capacité en 43 mn.

Le Niro EV mise sur une batterie de 64,8 kWh et un bloc de 204 ch. Avec une autonomie mesurée de 390 km, le rayon d'action est correct, sans plus. En revanche, bravo à Kia qui a réussi à bien intégrer le système, ce qui permet de proposer un coffre d'un volume appréciable de 482 dm³ (+ 21 dm³ pour un bac à l'avant). Aussi confortable, spacieux et plaisant à mener que ses cousins hybrides, ce Niro "à piles" y ajoute une insonorisation feutrée et de belles performances. Dommage que le roulis ne soit pas plus maîtrisé. Disponible sur stocks depuis l'arrivée de l'EV3, il est pénalisé par l'absence de bonus.

+ Confort
Performances
Volume de coffre

- Roulis important

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48290 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	255 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 64,8 kWh
COFFRE	482+21 dm³
POIDS	1712 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Niro 1.6 GDi PHEV 171 Premium

Il sait tout faire

Les montants arrière contrastés qui font la signature du Niro sont, hélas, facturés 400 €.

Avec son essence de 93 ch et son bloc électrique de 84 ch, le Niro PHEV affiche désormais la puissance de 171 ch cumulés toujours confortable. Mais n'attendez pas du coréen qu'il puisse jouer les sportifs. Son truc à lui, c'est davantage la polyvalence familiale. Alerte, rassurant, doux et confortable, le Kia se révèle spacieux et accueillant. Seul bémol, le volume de coffre très moyen (364 dm³). Capable de parcourir près de 50 km en tout électrique et encore sobre quand la mécanique thermique se réveille, le Niro n'est certainement pas aussi bon marché qu'espéré. Toutefois, à bord, la montée en gamme est bien visible...

+ Confort d'amortissement
Agrément de conduite
Présentation / finition

- Coffre moyen

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44540 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	19 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1580 cm³
Puissance	171
Couple	265
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	364 dm³**
POIDS	1594 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,55
VITESSE MAXI	161 km/h
0 à 100 km/h	10s4
CONSOMMATION MIXTE	0,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Sportage 1.6 CRDi 136 MHEV 4x2 GT-line Premium

Le dernier des thermiques

Désormais unique version thermique proposée sur le Sportage, le 1.6 CRDi de 136 ch bénéficie d'une micro-hybridation. Malgré cela, il ne se révèle pas ultra-sobre avec une consommation moyenne de 6,5 l/100 km. En revanche, la douceur de sa boîte DCT7 et ses reprises correctes participent à l'agrément de conduite, tout comme la direction précise et le roulis contenu. Dommage que l'amortissement soit aussi ferme. A bord, on apprécie la présentation chic et moderne et, à l'arrière, l'habitabilité généreuse. En revanche, si l'équipement est complet et la garantie, de 7 ans, toujours unique sur le marché, les tarifs et les malus s'alourdissent.

+ Douceur mécanique
Places AR

- Tarif
Confort des suspensions

Le Sportage est un grand SUV compact. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace aux jambes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46740 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 2301 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	136 ch à 4000 tr/mn
Couple	320 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	470 dm³
POIDS	1640 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en d)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Sportage 1.6 T-GDi PHEV 245 GT-line

L'art du compromis

Kia est, avec Hyundai, l'une des marques les plus en pointe en matière d'électrification avec de nombreux modèles bénéficiant d'une hybridation. C'est le cas du Sportage qui existe en micro-hybride, en hybride simple et donc, ici, en hybride rechargeable. Cette motorisation a subi en 2024 une petite baisse de puissance mais, le SUV coréen reste alerte et véloce. Hélas, le poids des moteurs plus celui des batteries entraîne une surcharge pondérale qui pénalise le comportement, pas vraiment dynamique. Dommage car la direction demeure précise et le roulis, assez bien maîtrisé et la consommation réduite en ville.

+ Douceur de conduite
Consommation en ville
Direction

- Poids élevé

Pénalisé par le poids des moteurs et des batteries, le Kia Sportage hybride rechargeable n'est pas très dynamique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49790 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	28 g/km + 1060 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	245
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	1905 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	186 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Sportage 1.6 T-GDi Hybride 210 GT-line

Sans fil à la patte

Outre les offres micro-hybride et hybride rechargeable, le Sportage existe aussi en variante hybride simple, qui vient de perdre 5 ch. L'ensemble mécanique procure un bel agrément et les performances sont au rendez-vous, même si le crossover coréen n'a rien d'un poids plume. On apprécie la douceur générale de l'ensemble mais on regrette l'amortissement sec. Plutôt sobre, le Sportage est un véhicule à vocation familiale, avec une banquette arrière spacieuse et accueillante et un coffre qui affiche une capacité très correcte. Dommage que ce SUV pourtant vertueux, n'échappe pas au malus CO_2.

+ Douceur de conduite
Habitabilité
Volume de coffre

- Confort d'amortissement

Avec un volume vérifié de 510 dm³, le coffre du Sportage est d'une capacité très correcte.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43740 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	210
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	510 dm³**
POIDS	1649 kg
L x l x h (en m)	4,52 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	186 km/h
0 à 100 km/h	8s4
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

EV3 58 kWh 204 EV3

Qui peut le plus...

En adoptant une batterie plus petite, le Kia EV3 se donne les moyens de concourir pleinement dans la catégorie des petits SUV urbains électriques, d'autant que sa capacité n'est pas ridicule : il fait nettement mieux que le Peugeot 2008. Sa particularité est de ne pas renoncer au moteur de la "grosse" version, si bien que ses performances sont celles d'une petite GTI, au point de saturer les pneus avant. Côté autonomie, ses kWh en plus lui permettent de briller par rapport à la moyenne du segment avec 340 km selon nos mesures. Ajouté aux qualités d'habitabilité et d'équipement du modèle, cet EV3 fait une entrée remarquée !

+ Habitabilité
Autonomie dans sa catégorie

- Motricité en retrait
Finition très moyenne

Rien ne distingue esthétiquement les deux versions de batterie de l'EV3.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	283 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 58 kWh
COFFRE	465+ 19 dm³
POIDS	1728 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	6h (11kW) 30min (rapide)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

EV3 81 kWh 204 GT-line

Un petit qui voit grand

Dernière nouveauté électrique en date chez Kia, l'EV3 affiche des dimensions de Peugeot 2008 mais une fiche technique de SUV compact grâce à sa grosse batterie et ses 204 ch. Confortable, silencieux et plutôt performant, il offre une allonge intéressante grâce à ses 81 kWh qui lui permet d'atteindre 430 km d'autonomie selon nos mesures. Il profite également d'un rapport encombrement habitabilité remarquable et d'un équipement complet, mais on regrette son manque d'agilité, sa finition assez moyenne et l'absence de bonus pour ce modèle produit en Corée. Il est vrai que ses tarifs ont été ajustés en conséquence.

L'intérieur de l'EV3, véhicule mondial de Kia, souffre de ses plastiques peu flatteurs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	283 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 81 kWh
COFFRE	465+19 dm³
POIDS	1907 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 8h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie
Encombrement/habitabilité

- Pas de bonus
Finition moyenne

L'EV3 affiche des lignes résolument modernistes et prend le risque de déplaire.

EV6 77,4 kWh 4x2 229 Air Design

En mal de bonus

Croisement d'une berline, d'un coupé et d'un crossover, l'EV6 cache sa batterie de 77,4 kWh (bientôt 84 kWh) dans le plancher et son bloc électrique de 229 ch à l'arrière, faisant de la coréenne une propulsion dans cette version au rayon d'action le plus élevé. Toutefois, malgré cette architecture, sa puissance et son look, l'EV6 reste avare en sensations. La faute à son poids élevé et à sa direction qui manque de ressenti. Avec une autonomie moyenne de 391 km, le Kia s'en sort assez bien, d'autant qu'il charge vite grâce à ses batteries 800V. Il reste malheureusement cher et il est désormais privé de bonus.

+ Autonomie correcte
Recharges rapides

- Comportement pataud
Direction

L'EV6 opte pour un style sportif assez audacieux. Dommage... les sensations manquent à l'appel.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57 490 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	229 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+45 dm³
POIDS	2004 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,88 x 1,55
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	39h (secteur) 9h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

EV6 77,4 kWh 4x4 325 GT-line

En attendant la refonte

L'EV6 reste proposé dans cette version quatre roues motrices et 325 ch en attendant de recevoir une nouvelle batterie forte de 7 kWh de plus. Les performances sont, logiquement, toniques. Toutefois, en raison de son poids élevé et de son châssis qui manque de dynamisme, les sensations délivrées sont quelque peu décevantes. On se console heureusement avec une habitabilité généreuse, une autonomie appréciable (avec des temps de recharge réduits grâce à la batterie 800V) et une présentation moderne. Enfin le niveau d'équipement est à la hauteur du tarif, très coquet !

+ Performances
Places AR
Présentation/dotation

- Amortissement ferme

Kia attend encore avant de proposer en Europe l'EV6 restylé, commercialisé en Asie depuis 2024.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 490 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	325 ch
Couple	605 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 85,2 kWh
COFFRE	490+ 15 dm³
POIDS	2118 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,89 x 1,55
VITESSE MAXI	190 km/h
1 000 m D. A.	26,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	39h (secteur) 9h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

EV6 GT 77,4 kWh 4x4 585

Le poids des watts

Fleuron de la gamme EV6, la version GT, forte de 585 ch, frappe fort. Avec un bloc électrique sur chaque essieu, la coréenne dispose, naturellement, d'une transmission intégrale qui permet de canaliser facilement la puissance. Confortable et performant, cet EV6 ne peut toutefois se soustraire aux lois de la physique et reste donc lourd et pas si agile qu'espéré. On se console avec un comportement très efficace, une autonomie élevée et surtout, des temps de recharge ultra rapides (18 mn pour passer de 10 à 80% de charge sur une borne de 239 kW). Un bon point aussi pour la présentation générale, à la fois sportive et élégante.

Performances
Confort soigné
Présentation

Manque d'agilité

Par rapport à un EV6 "standard", la version GT gagne des jantes de 21" et même des étriers de freins jaunes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	74 690 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	585 ch
Couple	740 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77,4 kWh
COFFRE	490+15 dm³
POIDS	2189 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,89 x 1,55
VITESSE MAXI	260 km/h
1000 m D. A.	22,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	9h (11kW) 39h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

EV9 385 GT-line 7 places

Vaisseau habitable

Avec plus de 5 m de long et 2,5 tonnes, l'EV9 est un géant électrique. Derrière son gabarit se cache cependant une modularité et surtout une habitabilité hors du commun : il peut réellement accueillir sept adultes confortablement et conserve encore un vrai coffre. Il réserve d'autres qualités insoupçonnées comme un confort étonnant malgré ses jantes de 21 pouces et des performances très correctes. Même son autonomie d'environ 400 km paraît acceptable, d'autant qu'il affiche un temps de recharge de 10 à 80% en 24 minutes grâce à sa batterie 800V. Le plus cher des Kia a plus d'un tour dans son sac.

Habitabilité
Confort

Masse
Pas de roues arrière directrices

Avec son gabarit XXL et son style cubique spectaculaire, le Kia EV9 ne passe pas inaperçu.

Les chiffres

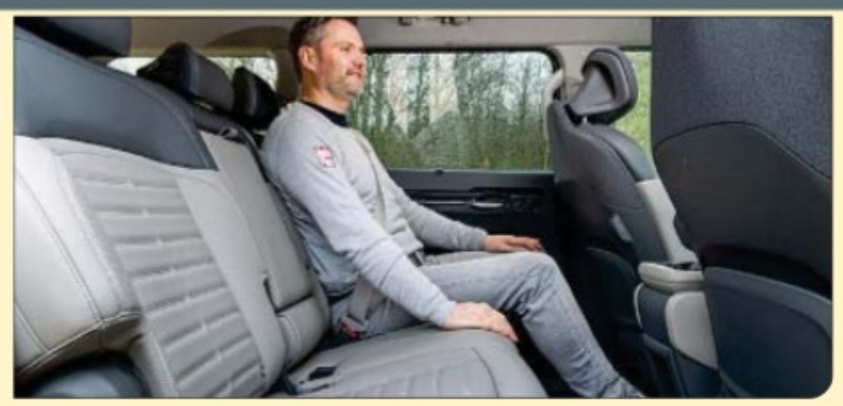
PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 000 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	385 ch
Couple	700 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	285/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600+52 dm³
POIDS	2700 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 1,98 x 1,78
VITESSE MAXI	204 km/h
1 000 m D. A.	26,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

EV9 204 Earth

Le juste choix

Pour un pachyderme tel que l'EV9, une puissance de 204 chevaux voilà qui paraît peu. Mais c'est sans compter sur son couple important qui lui confère des performances déjà correctes qui s'accordent bien à la philosophie de son châssis. Cette modestie et ses deux roues motrices seulement améliorent son autonomie. Plus confortable que son petit frère l'EV6 sans se désunir dans les virages, il a choisi le bon compromis pour un modèle familial amené à transporter un nombre important de voyageurs. Il propose en effet une habitabilité sans égale sur le marché avec de la place pour sept adultes, ce à quoi il ajoute un coffre substantiel.



Le Kia EV9 apparaît comme l'un des véhicules les plus habitables du marché.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78000 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/60 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	600/760 dm³
POIDS	2490 kg
L x l x h (en m)	5,01 x 1,98 x 1,76
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Habitabilité
Modularité

Masse élevée
Détails de finition

Avec sa motorisation 204 ch, l'EV9 propulsion gagne 25 km d'autonomie par rapport à la version GT.

LAMBORGHINI

Lamborghini n'est pas prêt à tourner la page de ses mythiques moteurs thermiques. Toutefois, l'hybridation devient incontournable sur ses nouveaux modèles, à l'image des Revuelto et Temerario. Même le puissant SUV Urus adopte désormais cette technologie.

Lamborghini Paris
2 rue Bellini
75016 Paris
Tél : +33184259881
www.lamborghini.com

Countach LPI 800-4

Renaissance d'un mythe

Cinquante ans après le premier modèle, l'emblématique Lamborghini Countach refait surface. Cette version remodernisée interpelle surtout par son tarif inavouable (2400000 €), ses mensurations XXL et bien évidemment par son énorme V12 de 780 ch. Bonne conscience oblige, ce dernier reçoit l'aide d'un petit moteur électrique de 34 ch... Mais quelques éléments rappellent, malgré tout, la version originelle, comme les portes en élytre, l'absence de visibilité arrière et la largeur extravagante des trains roulants. Sur la route, on retiendra la brutalité de la boîte de vitesses et les fabuleuses montées en régime du V12 (jusqu'à 8700 tr/min).

+ Mécanique époustouflante
Sensations de conduite

- 2 400 000 €...sans le malus !
Largeur XXL

Malgré son gabarit, la Countach démontre une belle agilité mais son châssis réclame une vigilance de chaque instant.

→ Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	2400000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	440 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6498 cm³
Puissance	814 ch à 8500 tr/mn
Couple	720 Nm à 6750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/30 R 20 - 355/25 R 21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	63 dm³
POIDS	1595 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 2,10 x 1,14
VITESSE MAXI	355 km/h
0 à 100 km/h	2s8
CONSOMMATION MIXTE	19,5 l/100 km

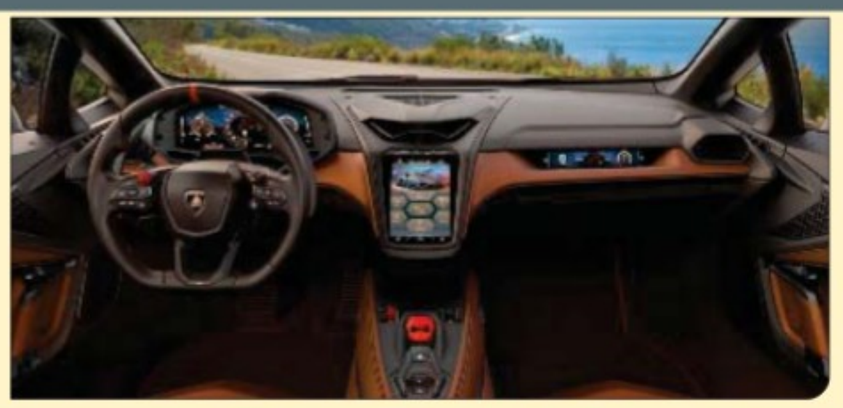
*Données constructeurs

→ LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

La Temerario V8 PHEV arrive!

Une supersportive accueillante

Remplaçante de l'Huracan, la Lamborghini Temerario entend associer performance et praticité. Forte de 920 ch grâce à l'arrivée d'un V8 associé à trois moteurs électriques, l'italienne promet des performances de haute volée et tentera de faire oublier le fabuleux V10 de l'Huracan. Mais elle se distingue aussi par un habitacle plus spacieux et un coffre avant capable d'accueillir deux valises cabine, une rareté pour une supersportive. Conçue aussi pour les longs trajets, elle devrait séduire une clientèle exigeante et fortunée. Attendue cette année, son prix devrait avoisiner les 300 000 €.



Le gabarit en hausse de la Temerario profite à l'habitabilité même pour les plus grands. La planche de bord est reprise de la Revuelto.

Premières livraisons prévues fin 2025 pour la deuxième supersportive hybride de Lamborghini.

Revuelto V12 Plug-in Hybrid

Un V12 électrisant

La Revuelto a la lourde tâche de remplacer la talentueuse Aventador. Si les mensurations demeurent identiques, la Revuelto se démarque par l'adoption d'une spectaculaire motorisation hybride rechargeable. Jugez par vous même, le nouveau V12 6.5 l est épaulé par trois moteurs électriques ! Puissance combinée de l'ensemble : 1 015 ch ! Cette dernière est idéalement répartie sur les quatre roues afin d'offrir le maximum de motricité. Pour information, le 0 à 100 est expédié en...2s5 ! Au volant, la direction apparaît (trop) légère, le châssis plus agile que celui de l'Aventador et la boîte à double embrayage est un régal de douceur et de rapidité.

L'habitacle très futuriste et plutôt bien fini de la Revuelto en met plein la vue. Même le passager dispose de son propre écran digital de 9,1".

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	506808 € - 80 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	276 g/km + 70730 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6498 cm³
Puissance	1015 ch à nc tr/mn
Couple	725 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/35 R 20 - 345/30 R 21
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	NC dm³
POIDS	1772 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 2,04 x 1,16
VITESSE MAXI	350 km/h
0 à 100 km/h	2s5
CONSOMMATION MIXTE	11,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ V12 conservé
Prouesse technologique
Performances

- Poids trop élevé

Alors que le formidable V12 6.5 l n'est relié qu'au train arrière, la puissance des trois moteurs électriques est quant à elle, uniquement distribuée sur les roues avant.

Urus SE

Montée de testostérone

Lamborghini dévoile l'Urus SE, un SUV hybride rechargeable de 800 ch, combinant un V8 biturbo de 620 ch et un moteur électrique de 141 kW. Plus lourd (+300 kg), il compense avec une transmission intégrale optimisée et une agilité impressionnante. Son châssis retravaillé, ses quatre roues directrices et son différentiel actif améliorent sa précision et son dynamisme, sur route comme en tout-terrain. À l'intérieur, il adopte un tableau de bord modernisé. Plus rapide, plus joueur et sans malus écolo (si ce n'est celui au poids qui lui vaut tout de même un surcoût de 15 230 €), l'Urus SE confirme son statut de référence parmi les SUV sportifs.

La présentation reste sensiblement identique mais les écrans évoluent avec un système multimédia plus intuitif.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	264000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	51 g/km + 15230 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	800
Couple	950
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	454 dm³
POIDS	2540 kg
L x l x h (en m)	5,13 x 2,03 x 1,64
VITESSE MAXI	312 km/h
0 à 100 km/h	3s4
CONSOMMATION MIXTE	2,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Agilité bluffante
0 à 100 km/h en 3s4

- Prix des options
2 540 kg / malus au poids

Malgré son poids et son gabarit, l'Urus SE se laisse apprivoiser assez facilement !

LANCIA

Lorsque Carlos Tavares, ex-PDG de Stellantis, a annoncé son intention de relancer Lancia, peu d'observateurs y ont cru. Mais ce retour est désormais une réalité. Même si le plus dur, à savoir faire revenir les clients dans les (rares) concessions de la marque, reste à faire.

Lancia France
2-10, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 00 800 526 242 00
lancia.fr

Ypsilon 1.2 Ibrida 100 ch LX

Renaissance italienne

La renaissance de Lancia passe, pour le moment, par cette Peugeot 208 rhabillée en Italie. Son style, tant intérieur qu'extérieur, peut d'ailleurs suffire à justifier son achat. L'Ypsilon joue également la carte du raffinement avec une présentation soignée et une dotation de série des plus complètes. Le comportement routier est sécurisant, mais pas ennuyeux, et le 3 cylindres de 100 ch, associé à une boite auto., suffisant, même sur voies rapides. Dommage que les réglages spécifiques de suspension pénalisent le confort et, surtout, que Lancia ait vu aussi grand en matière de tarifs.

+ Comportement routier
Equipement de série

- Amortissement ferme
Prix

La tablette centrale circulaire, nommé Tavolino, sert, notamment, de chargeur de smartphone.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 500 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	103 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1 239 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,44
VITESSE MAXI	172 km/h
1 000 m D. A.	33,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Le dessin de la carrosserie est moderne mais non dénué de références au passé de la marque.

LAND ROVER

Spécialiste des baroudeurs et des 4x4 luxueux, Land Rover continue de miser sur le diesel, le superéthanol et l'hybridation de tous types pour limiter les pénalités liées au CO_2. Mais la marque affiche du retard en matière de 100% électrique.

Land Rover France
Tour Défense Plaza
23 Rue Delarivière Lefoullon
92800 Puteaux
Tél : 01 70 65 30 09
www.landrover.fr

Range Rover Evoque D200 Dynamic SE

A quoi bon ?

Au côté des versions hybrides rechargeables, l'Evoque propose toujours du diesel pour ceux qui ne craignent pas d'être chassés des grandes villes et souhaitent réduire le budget carburant sur longs trajets. Le hic, c'est que la seule version disponible désormais, forte de 204 ch et dotée forcément d'une transmission 4x4, pèse lourd. Donc il consomme et rejette beaucoup de CO_2, malgré une microhybridation. Ce qui lui vaut un malus CO_2 de 14 325 €, le malus au poids se portant, lui, à 5340 €. Rédhibitoire. Dommage, car le moteur fait preuve d'une agréable souplesse dès 1500 tr/mn...

+ Souplesse moteur
Douceur à l'usage

- Malus CO_2 et poids
Revente

A bord, le volant et ses boutons évoluent, tout comme le centre de la planche de bord, avec une nouvelle tablette tactile de 11,4".

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	60 935 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	170 g/km + 19665 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	204 ch à 3750 tr/mn
Couple	430 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	387 dm³**
POIDS	1992 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	213 km/h
0 à 100 km/h	8s5
CONSOMMATION MIXTE	6,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Range Rover Evoque P270e Dynamic SE

Hybride abattu...

L'Evoque restylé fait évoluer sa version hybride rechargeable. Associant toujours un bloc 1.5 turbo à trois cylindres de 200 ch à un moteur électrique de 109 ch, installé sur l'essieu arrière, il voit sa puissance maximale cumulée tomber à 269 ch. Elle permet d'effectuer 40 km en moyenne en tout électrique, ce qui incite à recharger souvent pour que cette version soit vraiment intéressante. Car une fois la pile à plat, donc en mode hybride, l'appétit s'envole avec pas moins de 9,6 l/100 km mesurés sur autoroute, et près de 10 l/100 km en ville ! Dommage, car cet Evoque hybride reste doux à l'usage et confortable.

+ Douceur à l'usage
Confort

- Ergonomie des commandes
Conso batterie vide

Les retouches esthétiques de 2024 sont quasiment invisibles.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 700 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	34 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	269
Couple	540
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	57 litres
COFFRE	387 dm³**
POIDS	2182 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,91 x 1,65
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s2
CONSOMMATION MIXTE	1,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Discovery Sport P270e Dynamic SE

Courant alternatif

Le Discovery Sport limite son malus avec cette motorisation hybride rechargeable (un petit 3 cylindres 1.5 turbo couplé à un électromoteur), et revient ainsi moins cher qu'avec le diesel de 200 ch. Hélas, l'ensemble est incompatible avec l'option 7 places. Si la marque annonce 60 km en électrique, il faut plutôt en compter une petite quarantaine dans la vraie vie. Et une fois en mode hybride, la conso décolle. Il faut dire que le Discovery Sport n'est ni aérodynamique, ni léger. D'ailleurs, son embonpoint se ressent en virage. Dommage, car avec 269 ch, il peut aller vite en ligne droite.

+ Confort
Douceur à l'usage

- Poids
Conso batterie vide

Mieux vaut recharger souvent pour privilégier l'utilisation du Discovery Sport en mode électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67600 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	36 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	269
Couple	540
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	897 dm³
POIDS	2093 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,92 x 1,73
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	7s4
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Discovery Sport D200 Dynamic SE

Malus rédhibitoire

La version 204 ch 4x4 à boîte auto. est la seule proposition diesel sous le capot du Discovery Sport. Ce moteur dispose d'une micro-hybridation : un alterno démarreur associé à une batterie spécifique récupèrer de l'énergie au freinage pour la restituer à l'accélération et réduire ainsi l'appétit du bloc thermique. Hélas, cela n'empêche pas une conso élevée et deux gros malus (CO_2 et poids) de 28530 € au total ! Dommage, car les 430 Nm assurent un grand confort de conduite en sollicitant peu la douce boîte auto. Pour le reste, ambiance chic et confort élevé sont au rendez-vous.

L'espace aux jambes au deuxième rang est généreux et la banquette est coulissante.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 900 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	175 g/km + 22 380 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	204 ch à 3750 tr/mn
Couple	430 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	963 dm³
POIDS	1949 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,92 x 1,73
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	6,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Douceur à l'usage
Confort

- Malus énorme
Consommation

Defender 90 P525 V8

Une autre planète

Comme l'ancien, le nouveau Defender est proposé en différentes longueurs de châssis. La plus courte, baptisée 90, permet d'évoluer avec encore plus d'aisance en tout-terrain et d'épargner quelques milliers d'euros par rapport à la 110. Si cinq personnes peuvent voyager à bord, leurs bagages auront en revanche plus de mal à loger dans le tout petit coffre. Sous le capot, le Defender 90 ne se refuse rien : il a même droit au démentiel moteur V8 de 525 ch, à la sonorité et aux performances bluffantes, mais totalement déraisonnable (consommation dépassant 16 l / 100 km, malus maximal...).

L'appellation "90" correspond au châssis court du Defender. Il est ici associé au moteur essence le plus puissant : 525 ch !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	141 800 € - 43 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	320 g/km + 70 000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	4999 cm³
Puissance	525 ch à 6000 tr/mn
Couple	625 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + compresseur
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	297 dm³
POIDS	2546 kg
L x l x h (en m)	4,33 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s2
CONSOMMATION MIXTE	14,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Moteur exceptionnel
Sonorité

- Glouton
Malus maximal

Discovery D350 MHEV Dynamic HSE

Bus de luxe

Quasi aussi long qu'un Range Rover, le Discovery offre un bel espace intérieur. Il peut ainsi intégrer deux vrais sièges supplémentaires dans le coffre, et la banquette coulissante permet de ménager assez d'espace pour sept. De plus, l'ambiance est ultra-chic et la finition impeccable. Seul moteur diesel disponible désormais, le 6 cylindres de 350 ch est à la fois mélodieux, "coupleux", et suffisamment performant pour emmener confortablement une smala et ses bagages en voyage. Mais malgré une micro-hybridation, il est gourmand, et très lourdement taxé (sauf pour les familles nombreuses).

Aussi cher qu'un petit appartement, le Discovery est presque aussi spacieux.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	96 900 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	217 g/km + 70 000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2997 cm³
Puissance	350 ch à 4000 tr/mn
Couple	700 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20
RESERVOIR	89 litres
COFFRE	986 dm³
POIDS	2391 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,99 x 1,89
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	6s3
CONSOMMATION MIXTE	8,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Espace pour sept
Ultra chic
Musicalité moteur

- Malus maximal

Defender 110 P300e X-Dynamic HSE

Crapahuter en silence...

Par son style taillé à la serpe et ses capacités de franchissement, le dernier Defender évoque son aïeul. Sauf qu'il offre une plateforme dernier cri, des différentiels pilotés électroniquement et des suspensions pneumatiques. De quoi le rendre polyvalent, confortable sur route (à défaut d'y être agile) et à l'aise hors bitume. Mieux, il propose une motorisation hybride rechargeable, basée sur un 4 cylindres 2.0, exemptée de malus CO_2 mais plus, avec le nouveau barème, de malus au poids. Cette variante vient d'être profondément revue et a perdu une centaine (!) de chevaux au passage.

Dans cette version, le Def' peut crapahuter (un peu) en électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	96 900 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	61 g/km + 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	300
Couple	625
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	427 dm³**
POIDS	2538 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	191 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	2,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Style inimitable
Capacité de franchissement

- Puissance en baisse
Malus

Defender 110 D250 MHEV X-Dynamic SE

Roi du désert...

Au côté des 6 et 8 cylindres essence performants mais gloutons, et de l'hybride rechargeable à quatre cylindres, le Defender propose des 6 cylindres diesel, à l'agrément élevé. Si l'entrée de gamme en châssis court (90) se fait avec le D200, c'est le D250 minimum qui officie dans le 110. Il offre 50 ch et 70 Nm de plus pour mouvoir la bête. Mais à quoi bon, avec 70000 euros de malus ? Dommage, car les capacités de relances sont bonnes, et sa force à bas régime permet d'exploiter les capacités de franchissement du châssis. Si tant est qu'on ait envie de se rouler dans la boue avec un engin si coûteux...

Agrément mécanique
Capacités de franchissement

Peur de l'abîmer ?
Malus maximal

Toujours aventurier dans l'âme, le dernier Defender est désormais très (trop ?) raffiné et sophistiqué à bord.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86900 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	224 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2996 cm^3
Puissance	249 ch à 4000 tr/mn
Couple	570 Nm à 1250 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/70 R 18
RESERVOIR	89 litres
COFFRE	533 dm^3**
POIDS	2415 kg
L x l x h (en m)	5,02 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	188 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSOMMATION MIXTE	8,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Range Rover Sport P460e Dynamic HSE

Exilé fiscal

Le Range Rover Sport (petit frère à vocation dynamique du "grand" Range Rover) arbore une carrosserie plus profilée, au goût des dernières productions maison. En attendant l'arrivée d'une version 100% électrique, seules les versions hybrides rechargeables de 550 ou 460 ch permettent de limiter la casse côté malus. La "moins puissante" des deux est quasiment aussi performante, bercé par les suspensions pneumatiques et la sellerie cuir moelleuse, on profite du silence (système anti-bruit dans les haut-parleurs) et des performances canons, mais aussi d'un comportement agile malgré près de... 3 tonnes !

Confort / performances
Autonomie électrique

Prix XXL
Malus au poids

L'autonomie moyenne du Range Rover Sport est de 90 km en mode électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	122 000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	17 g/km + 21 050 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2997 cm^3
Puissance	460 ch cumulés
Couple	660 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	647 dm^3
POIDS	2735 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 2,05 x 1,82
VITESSE MAXI	225 km/h
0 à 100 km/h	5s5
CONSOMMATION MIXTE	0,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Defender 130 P425 X-Dynamic HSE

Les grands espaces

Outre les versions 90 et 110, le Defender est disponible en carrosserie 130, digne d'une limousine avec ses 5,36 m de long ! De quoi embarquer jusqu'à 8 personnes (les passagers des places du fond peuvent même profiter de sièges chauffants et d'un toit vitré dédié) dans ce baroudeur qui affectionne autant les passages de gués que les pavés des quartiers chics, à condition de ne pas avoir à faire de créneaux, difficiles avec un tel gabarit... Côté moteurs, on accède ici à l'essence P425, mais le diesel D300 est également proposé et tous deux sont sanctionnés par le même malus maximal de 70 000 €.

Le troisième rang accepte jusqu'à trois personnes (place centrale étroite) et propose même des sièges chauffants !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	116 700 € - 28 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	322 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	4999 cm^3
Puissance	425 ch à 5500 tr/mn
Couple	550 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/60 R 20
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	600/750/213 dm^3**
POIDS	2694 kg
L x l x h (en m)	5,36 x 2,01 x 1,97
VITESSE MAXI	191 km/h
0 à 100 km/h	6s2
CONSOMMATION MIXTE	13,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Transporteur de troupes
Capacités tout-terrain

Inadapté à la ville
Consommation / malus

Ce mastodonte de 5,36 m de long peut faire voyager jusqu'à huit personnes dans les terrains les plus accidentés.

Range Rover Velar P400e Dynamic SE

La ouate et les watts

Le Velar est ultra-doux en mode électrique ou hybride.

Moins haut et 15 cm plus court que le Range Sport, le Velar affiche un style fluide et élégant. A bord, c'est le grand spectacle avec une ambiance chaleureuse et une instrumentation digitale. On apprécie aussi son confort élevé. Politiquement correct, il propose un 4 cylindres turbo essence marié à un moteur électrique alimenté par une batterie de 17,1 kWh. Une capacité intéressante mais qui n'autorise qu'une quarantaine de km en électrique dans la vraie vie. Il faut donc le brancher souvent pour éviter de réveiller le moteur, performant mais qui boit quasi 11 l/100 km en moyenne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	90700 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	40 g/km + 6325 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	404 ch cumulés
Couple	640 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/45 R 21
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	435 dm³
POIDS	2281 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,93 x 1,69
VITESSE MAXI	209 km/h*
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Douceur à l'usage
Performances
Confort

Conso batterie vide

LEAPMOTOR

Avec le soutien de Stellantis, la marque chinoise indépendante Leapmotor poursuit son développement en Europe. Après la petite T03 produite en Pologne, elle lance le SUV familial C10, disponible en versions électrique et hybride à prolongateur d'autonomie.

LEAPMOTOR

Leapmotor France
2 Boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 0800 53 27 00 00
https://www.leapmotor.net/fr

Range Rover P615 SV

Gentleman farmer

Le V8 vient de faire une cure de vitamines et a gagné 85 ch.

Ce cinquième Range Rover mélange tradition et modernité dans un véritable salon roulant au confort de limousine, bardé de nouvelles technologies au service des performances, de la sécurité et du bien-être à bord. Ce dernier est exceptionnel, dans un cocon où les matières nobles le disputent aux équipements high tech. Mais quitte à être totalement à la page, on délaissera sans doute le majestueux moteur V8 biturbo de 615 ch au profit des plus raisonnables versions hybrides rechargeables P460e ou P550e, qui évitent d'ajouter un malus colossal à un tarif déjà stratosphérique...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	238 700 € - 44 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	264 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	4395 cm³
Puissance	615 ch à 5800 tr/mn
Couple	750 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/40 R 23
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	582 dm³**
POIDS	2716 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,99 x 1,87
VITESSE MAXI	261 km/h
0 à 100 km/h	4s5
CONSOMMATION MIXTE	11,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort de limousine
Ambiance grand luxe

Poids pachydermique
Prix et malus

T03

Une puce à piles

Malgré sa production en Pologne, la T03 ne profite pas du bonus mais les remises sont substantielles.

Désormais fabriquée en Europe, la citadine de poche (3,62 m) T03 aux faux airs de Smart mise sur une motorisation 100% électrique de 109 ch. Alimentée par une "grosse" batterie de 41,3 kWh, la chinoise affiche une autonomie de 229 km. Un rayon d'action suffisant au quotidien pour bon nombre de citadins. Cela tombe bien, car c'est surtout en ville que la T03 se montre la plus à l'aise. Agile, tonique et plutôt confortable, elle est vraiment pensée pour la jungle urbaine. Sur les grands axes, cela se corse évidemment. La faute à une insonorisation décevante, à une direction trop "collante" et à des performances moyennes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	19500 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	109 ch
Couple	158 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	165/65 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 41,3 kWh
COFFRE	230 dm³
POIDS	1211 kg
L x l x h (en m)	3,62 x 1,66 x 1,58
VITESSE MAXI	133 km/h
1000 m D. A.	34,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	11,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (7,4 Kw)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Agilité/maniabilité
Places AR

Insonorisation
Direction

C10 67 kWh 218 ch Design

Une de plus !

On ne compte plus les marques chinoises introduites en Europe mais Leapmotor bénéficie du soutien de Stellantis qui a participé à la mise au point du châssis de son SUV familial C10. Cela se ressent au volant grâce à son comportement rassurant et son confort, même si la direction manque de ressenti. Plutôt performant, il souffre néanmoins d'une batterie de 67 kWh insuffisante sur le plan de l'autonomie qui plafonne à 330 km selon nos mesures, mais aussi de la vitesse de recharge qui plafonne à 84 kW. Reste un modèle très habitable à l'arrière, bien équipé et surtout très compétitif en matière de tarif.

Habitabilité
Prix

Ressenti de direction
Batterie insuffisante

Le C10 existe également en version hybride à prolongateur d'autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37900 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	450+32 dm³
POIDS	2027 kg
L x l x h (en m)	4,74 x 1,90 x 1,68
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	31,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
TEMPS DE CHARGE	40 min (rapide) 12h (7 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Bien équipé, le C10 souffre d'une finition moyenne et d'une ergonomie inspirée par Tesla très critiquable.

LEXUS

L'année a été particulièrement calme pour la filiale luxueuse de Toyota, qui n'a présenté pratiquement aucune nouveauté. Il est vrai qu'elle sortait d'une période active avec les lancements en 2023 de l'UX restylé et du petit SUV LBX. A noter la fin de carrière des coupés et cabriolets LC !

Lexus France
20, boulevard de la République
92423 Vaucresson Cedex
Tél : 01 47 10 81 00
www.lexus.fr

ES 300h Executive

Un taxi très chic

Favorite des taxis parisiens, la vieillissante ES est toujours animée par sa mécanique hybride de 218 ch cumulés partagée avec l'autre berline préférée des taxis : la Toyota Camry. Une puissance un peu juste pour mouvoir ses 1 748 kg. Si elle fait preuve de douceur et de confort, les performances sont justes raisonnables. Mais nous n'avons pas d'autres reproches à faire au duo moteur-boîte et le comportement de l'ES se montre convaincant. En dépit de sa placidité, elle s'avère toujours une vraie alternative aux allemandes avec son excellent confort, sa dotation riche et sa présentation luxueuse.

Douce et confortable
Appétit contenu

Ergonomie
Puissance limitée

Apparue en 2018 et restylée en 2021, la berline ES poursuit une carrière discrète en Europe.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73 500 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 790 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	218 ch
Couple	221 Nm (+ 202 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	520 dm³
POIDS	1748 kg
L x l x h (en m)	4,98 x 1,87 x 1,45
VITESSE MAXI	186 km/h
1 000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

LS 500h 4WD Executive Innovation

Victime du malus

En 1989, la première LS permettait à Toyota de lancer sa griffe haut de gamme, Lexus. Trente-quatre ans plus tard, le cinquième opus de LS, commercialisé depuis 2018 (et remis à jour en novembre 2020) conserve un style très dynamique, avec une face avant originale, qui tranche dans un segment où le classicisme est de mise. Son V6 biturbo est accouplé à deux blocs électriques pour une puissance de 359 ch. De quoi délivrer les performances d'un V8 tout en restant presque raisonnable à la pompe, mais cela ne suffit plus pour amadouer le Fisc. Véritable salon roulant, la LS distille heureusement un confort rare.

La LS est contrainte en France à un rôle de figuration faute de motorisation hybride rechargeable.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**157900 €** - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	217 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	3456 cm³
Puissance	359
Couple	350 + 300 (électrique)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à variation continue
PNEUS	245/45 R 20
RESERVOIR	82 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	2425 kg
L x l x h (en m)	5,24 x 1,90 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s5
CONSOMMATION MIXTE	9,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Douceur de conduite
Présentation / confort

- Tarif / malus

UX 300h Luxe

Le prix fort

Le SUV compact de Lexus a fait l'objet d'une grosse mise à jour en 2023 dans la foulée de la Toyota Corolla avec laquelle il partage sa nouvelle motorisation qui remplace la 250h. Désormais forte de 199 ch, elle est toujours proposée en deux ou quatre roues motrices. L'ensemble fonctionne à merveille en ville et se montre très plaisant sur route. Dynamique, le nippon offre un confort satisfaisant. A bord, la dotation s'enrichit d'écrans enfin au goût du jour tandis que la qualité perçue reste excellente. En revanche, les places arrière sont peu accessibles et exigües tandis que le tarif apparaît toujours très élevé.

Avec sa motorisation hybride simple, le Lexus UX 300h se distingue toujours dans son segment.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**49290 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	114 g/km **+ 75 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	199 ch cumulés
Couple	190 + 206 électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	438 dm³
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,54
VITESSE MAXI	177 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Tenue de route

- Places AR et coffre
Tarif

LBX 136 ch Emotion

Un cousin très luxueux

La politique des plateformes joue aussi à plein au sein du groupe Toyota et le petit LBX reprend celle du Yaris Cross pour proposer un SUV de luxe, bien évidemment hybride. Il reçoit donc la motorisation hybride bien connue et ses qualités, à commencer par une consommation raisonnable. En revanche, il ne faut pas en espérer beaucoup de dynamisme, d'autant que son châssis, porté sur le sous-virage, choisit le confort. A l'intérieur, la finition apparaît de bon niveau et le design attractif tandis que l'insonorisation se révèle soignée. Reste que le LBX se montre coûteux, même s'il a revu ses prétentions à la baisse.

Cousin du Toyota Yaris Cross, le LBX cultive un style bien à lui.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**38800 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	103 g/km **- 0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	136 ch cumulés
Couple	120 +185 électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	380 dm³
POIDS	1301 kg
L x l x h (en m)	4,19 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort
Insonorisation

- Manque de dynamisme
Tarif élevé

UX 300e Executive

Premier Lexus branché

Premier SUV électrique de Lexus, le UX 300e a subi peu de modifications lors de son restylage si ce n'est une vitesse de charge plus élevée. Elle reste cependant médiocre avec 60 min pour passer de 0 à 80 % : ses concurrents font beaucoup mieux. Fort de 204 ch et d'une batterie de 72,8 kWh, le japonais affiche de belles performances et une autonomie WLTP intéressante. La direction précise et les suspensions bien calibrées participent au bel agrément de conduite, même si, parfois, le train avant peut être débordé. L'habitacle, tiré à quatre épingles, vous rappelle que vous êtes dans un modèle premium. Le tarif aussi !

L'UX 300 e embarque une batterie de 72,8 kWh, qui ne lui permet pas de faire plus de 313 km d'une traite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**68400 €** - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	204 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/50 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 72,8 kWh
COFFRE	367 dm³
POIDS	1840 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s5
TEMPS DE CHARGE	29h31 (secteur) 08h14 (6.6 kW)
AUTONOMIE	448 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Performances
Présentation / finition

- Vitesse de charge
Motricité sur le mouillé

NX 350h 4WD Luxe

Modeste mais travailleur

Le crossover NX se décline dans cette variante hybride simple, proposée ici en quatre roues motrices. Une version plus raisonnable qui remplit son office avec des performances alléchantes et une sobriété appréciable (notamment en ville). Bien suspendu sans être trop ferme, le NX distille un bel agrément de conduite. Dommage que la boîte CVT fasse toujours trop mouliner le bloc essence. Une habitude fréquente avec ce type de transmission ! Pour le reste, le Lexus justifie son tarif élevé par une présentation soignée, un équipement de série complet et des places arrière spacieuses.

Disponible en deux ou quatre roues motrices, le NX se révèle sobre, performant et plaisant à mener.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 000 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 2734 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 487 cm³
Puissance	244 ch cumulés
Couple	239 Nm + (270 + 121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	497 dm³
POIDS	1 840 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	196 km/h
1 000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Places AR
Dotation de série

- Tarif
Agrément de la boîte CVT

NX 450h+ 4WD F Sport Executive

Une belle réussite

Cousin huppé du Toyota Rav4, le Lexus NX 450h fut le premier hybride plug-in de la branche luxe de Toyota. Fort de 309 ch cumulés, ce SUV affiche des performances toniques tout en sachant être discret à la pompe. Bénéficiant d'une belle autonomie en 100% électrique (54 km en moyenne), il excelle en ville où sa douceur rend le trafic plus digeste. Sur les longs parcours, on apprécie son confort et son comportement rassurant. Seul bémol, la transmission CVT pas assez réactive. A bord, la place ne manque pas avec une banquette accueillante et à l'avant, on est séduit par la présentation moderne.

Première Lexus hybride rechargeable, le NX 450h+ bénéficie d'une autonomie électrique suffisante pour le quotidien.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 000 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	25 g/km + 2990 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 487 cm³
Puissance	309 ch cumulés
Couple	227 Nm (+ 270 Nm +121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	497 dm³
POIDS	2 030 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	208 km/h
1 000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Autonomie électrique

- Tarif salé
Ergonomie

RZ 450e Executive

Doit mieux faire

Lexus aura mis le temps pour lancer son premier modèle 100% électrique en 2023. Sauf que ses rivaux premiums (et allemands) occupent déjà bien le terrain. Or, si le japonais se révèle convaincant en termes de performances, de douceur de conduite et parvient à proposer un bon compromis entre dynamisme et confort, sa petite batterie et son appétit élevé réduisent l'autonomie. Pas sûr que la présentation moderne et l'équipement ultra-complet suffisent à compenser malgré une nouvelle baisse des prix substantielle intervenue en 2024. Lexus a d'ailleurs lancé une nouvelle version 300e moins puissante mais plus économe.

L'original volant papillon arrive en 2025 (et sûrement en option). Il demande un certain temps d'adaptation.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75 400 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	435 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	522 dm³
POIDS	2 175 kg
L x l x h (en m)	4,81 x 1,90 x 1,64
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	5s3
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)
AUTONOMIE	404 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Dotation de série
Agrément de conduite

- Autonomie décevante
Tarif

Performant, dynamique et confortable, ce RZ pêche par une autonomie franchement décevante.

RX 450h+ Executive

Recharger pour exister

Le RX ne va bientôt plus exister qu'en version hybride rechargeable 450h en France.

Point de salut dans le segment des SUV de luxe en France sans hybride rechargeable. Le RX y est donc passé en 2023 grâce à une batterie substantielle de 18,1 kWh, autorisant une autonomie électrique de 50 km selon nos mesures. Il fait également preuve de sobriété batterie déchargée grâce à son quatre cylindres économe. Particulièrement bien fini, il se montre également très spacieux. Malheureusement, des suspensions trépidantes, un manque certain d'agilité une insonorisation perfectible et une ergonomie peu intuitive ternissent le bilan de ce SUV encore mieux équipé dans sa version 2025.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 000 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	25 g/km + 5220 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 487 cm³
Puissance	309
Couple	227+270+121
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/50 R 21
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	581 dm³
POIDS	2 186 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,92 x 1,70
VITESSE MAXI	203 km/h
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Habitabilité
Sobriété

Malus conséquent
Suspensions trépidantes

LM 350h 4WD

Pour les VIP

La silhouette du LM, inédite en France, s'inscrit dans la continuité de modèles Toyota et Lexus vendus depuis longtemps au Japon.

Le van de très grand luxe est une spécialité asiatique qui n'avait jamais été exportée en Europe. C'est chose faite avec le Lexus LM qui se propose de concurrencer les Mercedes Classe V et autres Volkswagen Caravelle pour le marché restreint des navettes VIP. Disponible en quatre ou sept places, l'engin affiche un luxe inspiré du monde des jets privés avec des sièges individuels arrière climatisés et massants ainsi qu'une table dépliante permettant d'aménager un bureau. Côté conduite, le LM n'est clairement pas étudié pour satisfaire son conducteur. Il joue avant tout le confort et préfère être mené avec souplesse.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	131 000 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	167 g/km + 25347 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2 487 cm³
Puissance	250
Couple	239+(270+121 électrique)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	933/1 238/240 dm³
POIDS	2 385 kg
L x l x h (en m)	5,13 x 1,89 x 1,94
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	9s5
CONSOMMATION MIXTE	8,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Aménagement opulent
Modularité

Malus important
Emballements de la CVT

RX 500h F Sport Executive

Un roi en sursis

Le RX endosse le rôle en Europe de navire amiral de la gamme de SUV Lexus. En version 500h, il recourt à un quatre cylindres pour limiter ses émissions mais cela ne suffit plus pour échapper à un malus très conséquent. C'est pourquoi cette version n'est plus disponible que sur stocks. Il demeure un SUV plutôt agréable à mener grâce à une transmission automatique spécifique et il se révèle beaucoup plus agile que précédemment grâce à ses roues arrière directrices. S'y ajoutent une finition et un équipement en rapport, mais cet engin imposant est condamné à faire de la figuration jusqu'à son retrait de notre marché.

Même si l'habitacle dégage une impression haut de gamme et ne manque pas de raffinement, il paraît moins high-tech que ceux de certains rivaux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	99 200 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	184 g/km + 50579 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2 393 cm³
Puissance	371 ch à nc tr/mn
Couple	550 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	235/50 R 21
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	581 dm³
POIDS	2 132 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,92 x 1,70
VITESSE MAXI	214 km/h
1000 m D. A.	27,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Châssis dynamique
Finition

Malus dissuasif
Gabarit

La version 500h du RX n'est plus disponible que sur stocks en France.

LIGIER

Acteur français historique du marché de la voiture sans permis, Ligier est en pleine révolution. Si l'essentiel des ventes reste assuré par les versions diesel, la marque propose désormais plusieurs variantes électriques de ses JS50 et Myli.

Ligier Group
105, route d'Hauterive
03200 Abrest
Tél : 04.15.91.01.00
www.ligier.fr

LOTUS

Bien que l'élégante Emira soit toujours proposée en versions 4 et 6 cylindres, la marque britannique s'oriente clairement vers le tout électrique. L'arrivée de l'imposant Eletre et de l'Emeya marque un tournant assez surprenant dans cette transition.

Lotus Cars
Potash Lane Hethel
Norwich
NR148EZ Norfolk
www.lotuscars.com

Myli Electrique Autonomie étendue R.Ebel

Hors-jeu

Par nature cantonnées aux courts trajets, les voitures sans permis commencent à se convertir à la fée électricité. Un mariage qui semble plein de bon sens même si l'autonomie de cette Ligier (123 km selon la marque) ne lui permet pas de prendre réellement le dessus sur la Citroën Ami, beaucoup moins chère. La Myli tente de se rattraper en proposant des options dignes d'une "vraie" voiture (clim', direction assistée...). Mais son tarif flirte alors avec celui de la Citroën ë-C3, sans commune mesure en matière de polyvalence. En prime, la finition intérieure est franchement médiocre.

Look de mini-baroudeuse

Prix par rapport à la concurrence
Rayon d'action
Finition

Les imposantes protections de carrosserie sont un atout pour un véhicule à vocation urbaine.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**18699 €** - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	8 ch
Couple	10 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	155/60 R 15
BATTERIE	Lithium-ion 8,28 kWh kWh
COFFRE	459 dm^3
POIDS	375 kg
L x l x h (en m)	2,96 x 1,50 x 1,53
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	123 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★☆☆☆☆

Emira 360 ch

Top modèle

Le catalogue britannique débute avec cette très sexy Emira 2.0. Comprenez que le séduisant coupé perd deux cylindres. D'origine Mercedes-AMG, le 2.0 turbo affiche un sacré rendement, puisqu'il développe ici, 360 ch pour un couple maxi de 430 Nm ! Obligatoirement associé à une boîte à double embrayage, l'ensemble se montre aussi démonstratif que l'Emira V6. Le quatre cylindres chante juste et révèle une belle souplesse. Et pour parfaire son équilibre, les réglages de trains et de suspensions ont été revus. Notez aussi que la direction mieux calibrée offre un toucher de route assez bluffant !

Feeling de conduite
2.0 turbo convaincant
Perfs identiques au V6

Encore un peu trop lourde

Vous avez sous vos yeux, la meilleure version de l'Emira. La mécanique, à la fois véloce et facile à appréhender, plaide en sa faveur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**96815 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	208 g/km + **70000 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm^3
Puissance	360 ch à 6600 tr/mn
Couple	430 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 295/30 R 20
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	208 dm^3
POIDS	1446 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,90 x 123
VITESSE MAXI	290 km/h
0 à 100 km/h	4s4
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Emira V6 First Edition

Question de kilos...

Avant que Lotus (propriétaire du groupe chinois Geely) ne se consacre totalement aux modèles 100 % électriques, Lotus nous dévoile son dernier petit coupé doté d'un moteur thermique. Outre une version quatre cylindres de 360 ch, vous pourrez opter pour le V6 (d'origine Toyota) de 400 ch. Hélas, ce moteur situé juste derrière le conducteur peine à convaincre, à cause de sa trop forte inertie et de sa sonorité façon turbine d'aspirateur. Par ailleurs, il se montre trop linéaire. Mais surtout, cette Lotus pèse 1405 kg ! L'agilité y perd dans les brusques changements d'appuis. On se console avec la jolie présentation.

A cause de son embonpoint, l'Emira se montre plus à son aise lors de longs road trips que sur circuit...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**111 190 €** - 30 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	258 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	3456 cm³
Puissance	400 ch à 6800 tr/mn
Couple	420 Nm à 3500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + compresseur
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 295/30 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	208 dm³
POIDS	1405 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,90 x 1,23
VITESSE MAXI	290 km/h
0 à 100 km/h	4s3
CONSOMMATION MIXTE	11,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Plastique de rêve
Présentation / finition

Trop lourde !
V6 décevant

Eletre 900 Sport

Changement de cap

Lotus sort de son chapeau un modèle pour le moins très étonnant, puisqu'il s'agit d'un énorme SUV 100 % électrique. L'Eletre mesure 5,11 m de long et pèse 2 745 kg ! Outre la version de base 600 de 612 ch, l'Eletre 900 Sport dispose de deux moteurs électriques pour une puissance maxi de 918 ch et 985 Nm de couple ! Forcément lorsqu'on sollicite la pédale de droite, les accélérations laissent pantois. Ainsi, 3s5 suffisent pour passer de 0 à 100 km / h. Et pour parfaire son agilité, qui s'avère par ailleurs étonnante, l'Eletre 900 Sport peut compter sur ses quatre roues motrices et directrices et des suspensions multibras pneumatiques...

Selon Lotus, l'imposante batterie de 112 kWh offrirait une autonomie moyenne de 450 km.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**147 990 €** - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	918 ch
Couple	985 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	275/40 R 22 - 315/35 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 112 kWh
COFFRE	688+46 dm³
POIDS	2745 kg
L x l x h (en m)	5,11 x 2,02 x 1,64
VITESSE MAXI	265 km/h
0 à 100 km/h	2s9
TEMPS DE CHARGE	6h (22kW) 30 mn (rapide 10/80%)
AUTONOMIE	450 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances / agilité
Habitacle luxueux

2 745 kg
Prix

Emeya 600 GT SE

Vaisseau spatial

Lotus poursuit son virage électrique avec l'Emeya, une berline GT haut de gamme développée sous l'égide de Geely et disponible en version 600 (600 ch) ou 900 (900 ch). Malgré ses 2,5 tonnes, l'Emeya de "base" impressionne déjà par son agilité sur routes sinueuses et ses performances foudroyantes : 0 à 100 km / h en 4s1 et 350 km d'autonomie réelle. Son intérieur luxueux mêle high-tech et matériaux raffinés. Recharge ultra-rapide (10 à 80 % en 20 min) et confort remarquable en font une concurrente sérieuse de la Tesla Model S et du Porsche Taycan. Seuls bémols : les aides à la conduite perfectibles et le prix élevé (109 190 € minimum).

Très épurée, la console se distingue par son écran géant de 15,1" / 38 cm. Hélas, ce dernier manque parfois de réactivité.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**118690 €** - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	612 ch
Couple	710 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21 - 305/35 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 102 kWh
COFFRE	509+34 dm³
POIDS	2555 kg
L x l x h (en m)	5,14 x 2,01 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s1
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide) 11h (11 kW)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Accélérations foudroyantes
Autonomie correcte

Aides à la conduite
Ticket d'entrée

Divers éléments aérodynamiques actifs optimisent, selon les besoins, l'efficience, le refroidissement ou l'appui.

LYNK & CO

Filiale du géant chinois Geely, Lynk & Co se déploie en proposant deux nouveaux modèles. La 02, son SUV compact et dès cet été la 08, un autre SUV hybride rechargeable doté de 200 km d'autonomie en 100 % électrique !

LYNK&CO

Lynk & Co Sales France SAS
1, Boulevard Victor
75015 PARIS
Tél : 0805985353
www.lynkco.com/fr

MASERATI

Comme souvent, Maserati est actuellement en proie à quelques difficultés. Pourtant, sa gamme est étoffée comme rarement. Et avec l'arrivée de versions électriques de ses stars, la marque semble prête à affronter le futur. Une affaire à suivre.

Maserati

Maserati West Europe
2, blvd de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 01 56 43 49 30
www.maserati.fr

01 PHEV 280 ch Core

L'autre chinois

En septembre dernier, ce modèle a bénéficié de retouches esthétiques. Une nouvelle calandre, de nouvelles jantes ainsi qu'un nouveau système d'info-divertissement plus réactif et un écran de 15,4 pouces. Mais la principale évolution concerne le groupe hybride rechargeable qui évolue pour faire passer la puissance cumulée de 261 à 280 ch. De quoi maintenant parcourir un peu plus de 60 km en 100 % électrique. En revanche, la consommation moyenne s'élève à 7,9 l/100 km, c'est beaucoup mais ce modèle accuse plus de 1900 kilos sur la balance.

+ Base éprouvée
Evolution technique

- Image à construire
Poids

Ce modèle restylé est disponible en deux niveaux de finition Core et More. 4000 € séparent les deux versions.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 495 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	20 g/km + 1060 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 499 cm³
Puissance	280 ch
Couple	535 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	464 dm³
POIDS	1903 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,70
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★½☆☆

Grecale Folgore

Trident et foudre

Même Maserati doit bien passer à l'électrique... C'est désormais chose faite, avec des versions à piles de la GranTurismo et de ce SUV Grecale. Et même si cette version Folgore est la plus chère de la gamme, avec un tarif franchement osé, elle évite tout malus. Et devient du coup la plus raisonnable, taxe comprise ! Mieux : avec 550 ch et un 0 à 100 km/h donné pour 4,1s, ce Grecale est ultra performant. Au volant, il se montre plus GT que vraiment sportif, faute au poids des batteries. Mais son ambiance unique est un sérieux argument, surtout face au récent Macan, qui lui n'est en revanche disponible qu'en électrique.

+ Ambiance soignée
Performances canon
Pas de malus

- Tarif très élevé

Avec sa batterie, le Grecale Folgore approche les 2,5 tonnes... Et n'est du coup pas vraiment sportif. Mais il a du charme à revendre !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	109 300 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	550 ch
Couple	820 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	535 dm³
POIDS	2 480 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,95 x 1,66
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	4s1
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Grecale Modena

Maserati trouve son créneau

En pleine poussée de croissance, Maserati a lancé celui qui devrait devenir sa star : le Grecale. Plus petit que le Levante, il se place en face du Porsche Macan. Cette version Modena, le milieu de gamme, propose un quatre cylindres micro-hybridé de 330 ch et quatre roues motrices. Il est certes cher payé, et ne peut rivaliser avec le Macan côté dynamisme. Mais son truc à lui, c'est plutôt l'esprit GT, fait de voyages au long cours, sans s'ennuyer. On apprécie donc le confort des suspensions pilotées, et la belle ambiance à bord, en décalage face à la rigueur germanique de ses concurrents.

Concurrent direct du Porsche Macan, le Grecale offre un esprit plus GT, avec un charme bien à lui.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	89700 € - 21 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	203 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1995 cm³
Puissance	330 ch à 5750 tr/mn
Couple	450 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 295/40 R 20
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	535 dm³
POIDS	1895 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 1,98 x 1,67
VITESSE MAXI	240 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	8,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Esprit GT plaisant
Ambiance intérieure
Confort

Tarif toujours plus élevé

GranTurismo Trofeo

GranRetour

La GranTurismo était, pendant longtemps, l'âme de Maserati. Un grand coupé à la plastique aguicheuse, et surtout motorisé par un très volubile V8 atmosphérique. Après une très longue carrière et une absence de quelques années, Maserati remplace enfin la GranTurismo. Et si le look est assez similaire à l'ancien modèle, dedans, tout change. A commencer par le moteur, désormais un V6 biturbo. Sur cette version Trofeo, il sort 550 ch, distribués aux quatre roues. Performant et caractériel ! Et la GranTurismo, certes lourde, ne déçoit pas au volant, avec un bel équilibre et un train avant volontaire. La GT est également proposée en électrique Folgore !

Si le look est similaire à l'ancien modèle, tout change ailleurs. A commencer par le moteur, désormais un V6 ou... électrique !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	201 200 € - 46 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	230 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2992 cm³
Puissance	550 ch à 6500 tr/mn
Couple	650 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/30 R 20 - 295/30 R 21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1870 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,96 x 1,36
VITESSE MAXI	320 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	10,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Equilibre
Performances
Progrès de la finition

Plus de V8 !

Grecale Trofeo

Trident aiguisé

Le récent Grecale concurrence le Porsche Macan. Reposant sur la plateforme de l'Alfa Romeo Stelvio, un peu plus long qu'un BMW X3, il affiche un style maison typique avec sa grande bouche et ses ailes galbées. Dans l'habitacle, le bond technologique par rapport à ses frères et sœurs est saisissant, avec de grands écrans et un affichage tête haute sur la planche de bord. On apprécie par ailleurs ses jolis matériaux et le bel espace. Dans cette version Trofeo, il reçoit un V6 performant et plein de caractère, un vrai supplément d'âme pour ce SUV plutôt réussi ! Mais attention au tarif et au cuisant malus.

Ce SUV avance une direction précise et un train avant bien guidé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	125650 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	254 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	3000 cm³
Puissance	530 ch à 6500 tr/mn
Couple	620 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 21 - 295/35 R 21
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	480 dm³
POIDS	2090 kg
L x l x h (en m)	4,86 x 1,98 x 1,66
VITESSE MAXI	285 km/h*
1000 m D. A.	22,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	12,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances
Habitabilité
Ambiance

Tarif et malus

GranTurismo Folgore

Contrastes

Long capot, galbes marquées, proportions suggestives... La GranTurismo a tout d'une GT intemporelle, y compris le nom. Mais la Folgore n'en a plus le moteur ! Comme les autres modèles qui portent ce nom, cette version est 100 % électrique. Un tort ? C'est compliqué. Sa motorisation nuit évidemment à sa capacité d'abattre de longues distances d'une traite. Au bout de 300 km, il faut réfléchir à trouver une borne... Mais pour le reste, la GranTurismo est toujours aussi charmeuse. Son habitacle est très bien fini, elle est confortable, et très performante. Et son comportement n'est pas trop affecté par la masse.

L'intérieur de la GranTurismo est réussi (finition au top, design accueillant) et habitable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	199950 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	761 ch
Couple	1350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/35 R 20 - 295/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 93 kWh
COFFRE	280 dm³
POIDS	2350 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,96 x 1,38
VITESSE MAXI	325 km/h*
1000 m D. A.	20,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	1,6 s
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide) 8h30 (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Ligne charmeuse
Intérieur de vraie GT
Performances

Autonomie

MC20

La course dans les veines

Pour concurrencer sans complexe les Ferrari et McLaren, Maserati a demandé à Dallara de lui concocter une coque en carbone.

Portes à ouverture en élytre, fessier rebondi, habitacle mariant carbone, cuir et Alcantara: la Maserati MC20 sent la course et rivalise avec les meilleures créations de chez Ferrari, McLaren ou Porsche. Son V6 biturbo de 630 ch gratifie le pilote d'accélérations fulgurantes (0 à 100 km/h annoncé en 2s9 !), d'autant qu'il est aidé par une boîte à double embrayage rapide. Pour ne rien gâter, la motricité est exemplaire, la suspension prévenante, et l'échappement pétarade en mode Corsa. Dommage toutefois que le coffre soit si petit et exposé à la chaleur du moteur. Et les tarifs sont énormes.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	235200 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	261 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	3000 cm³
Puissance	630 ch à 7500 tr/mn
Couple	730 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/30 R 20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	100+50 dm³
POIDS	1475 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,97 x 1,23
VITESSE MAXI	325 km/h
0 à 100 km/h	2s9
CONSOMMATION MIXTE	11,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances
Efficacité
Sensations

Coffre peu pratique

MAXUS

Surtout destinée à commercialiser des véhicules utilitaires, cette filiale de SAIC, au même titre que MG, veut tenter sa chance sur le marché du véhicule particulier avec une gamme de pick-up 100 % électrique, la première du genre dans notre pays.

MAXUS

Maxus Motors France
32, avenue de la République
75011 Paris
Tél : contact@maxusmotors.fr
/www.maxusmotors.fr

MC20 Cielo

A Cielo ouverte

Le toit escamotable ne dénature en rien la ligne de la MC20, toujours sublime. Le V6 se déguste sans modération...

La Maserati MC20 tombe le haut ! Alors certes, décapsuler ne donne plus accès à l'un des incroyables V8 de l'histoire de la marque. Mais ce V6 biturbo chante juste, et surtout sait souffler très fort quand il faut. Les 630 ch sont bien là ! Le toit escamotable ne perturbe en rien la magnifique ligne de la MC20, et convient bien à son esprit, à mi-chemin entre supercar et GT ultra-performante. D'ailleurs, l'amortissement est légèrement plus prévenant que sur la version coupé, histoire de mieux profiter de la balade. Alors son dynamisme ne peut pas toucher les références du genre (Ferrari, McLaren), mais la Cielo déborde de charme.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	266 650 € - 58 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	265 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	3000 cm³
Puissance	630 ch à 7500 tr/mn
Couple	730 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/30 R 20
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	100+50 dm³
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,97 x 1,23
VITESSE MAXI	325 km/h
0 à 100 km/h	2s9
CONSOMMATION MIXTE	11,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

V6 très en forme
Esprit GT
Ligne

Tarifs

Maxus T90 EV Double Cabine 177

Bricolage écologique

A défaut d'être élégante, la face avant du T90 se veut imposante.

Soucieux d'intégrer rapidement un pick-up à vocation familiale à sa gamme européenne, Maxus a électrifié son pick-up T90. Mais la base de ce modèle ayant initialement été développée pour accueillir un moteur diesel, la transformation est peu concluante. Tout d'abord parce que les batteries, situées sous le plancher, ne sont pas protégées, ce qui interdit tout usage hors du bitume. D'autant qu'ici, seules les roues arrière sont motrices. Malgré son gabarit imposant, le T90 n'embarque par ailleurs que 88,5 kWh d'énergie. Et comme il avale goulument les ions, l'autonomie ne dépasse pas les 290 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 880 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Électrique
Puissance	177 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/65 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 88 kWh
COFFRE	1100 dm³
POIDS	2360 kg
L x l x h (en m)	5,37 x 1,90 x 1,81
VITESSE MAXI	120 km/h
1000 m D. A.	37,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	16,4 s
TEMPS DE CHARGE	45 mn (rapide) 9h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★☆☆☆☆

Comportement routier

Autonomie insuffisante
Pas de transmission intégrale
Sans image

MAZDA

Avec le CX-80, Mazda s'impose enfin sur le segment des grands SUV 7 places, adoptant, à l'instar de ses rivaux européens, une motorisation hybride rechargeable. Pendant ce temps, la légendaire MX-5 peaufine quelques détails qui font toute la différence.

Mazda Automobiles France
34, rue de la Croix-de-Fer
78122 Saint-Germain-en-Laye Cedex
Tél : 01 70 37 77 00
www.mazda.fr

2 Hybrid 1.5 Prime-Line

Copie améliorée

Attention, cette Mazda 2 Hybride n'a rien à voir avec les Mazda 2 à moteur thermique micro-hybrides. Ici, il s'agit d'un clone de la Yaris. Mais depuis peu, la citadine profite d'un restylage permettant de la différencier du modèle original. Forcément, sous le capot on retrouve le très économe 3 cylindres de la Toyota, associé à un petit moteur électrique. Puissance cumulée : 116 ch. Avec une conso de seulement 4,8 l / 100 km, la Mazda affiche un fort argument pour séduire. La douceur et l'agrément sont au rendez-vous, grâce à la boîte à variation continue mais lors des relances, cette dernière a tendance à faire hurler le moteur.

Depuis peu, la Mazda 2 Hybrid bénéficie d'une calandre plus typée Mazda. Elle est désormais plus facilement identifiable.

+ Agrément en ville
Conso au ras des pâquerettes
Un peu plus de personnalité

– Moteur bruyant lors des relances

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 350 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	87 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	116 ch cumulés
Couple	120 + 141 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	1152 kg
L x l x h (en m)	3,94 x 1,75 x 1,50
VITESSE MAXI	173 km/h
1 000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	4,8 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

3 2.0 e-Skyactiv X M Hybrid Exclusive-Line

Le minimum syndical

Mazda fait évoluer le 2.0 essence à la technologie déjà très innovante de sa berline compacte. Le quatre cylindres gagne 6 ch et 16 Nm de couple. Mais une fois au volant, les effets se font à peine ressentir. En plus d'être toujours aussi poussif dans les bas régimes, le 2.0 doit composer avec des rapports de boîte trop longs. Au final, l'agrément en prend un coup. Mais bonne nouvelle, selon nos mesures, la conso est en baisse par rapport à l'ancienne monture. Comptez en moyenne 0,4 l / 100 km de moins. Mieux, en ville, le gain s'élève à 0,6 l / 100 km. Ce moteur est également proposé avec une transmission 4x4 (+ 2 000 €).

Avec la présence d'une clim' manuelle, de radars AV / AR, de l'accès mains libres, la finition Exclusive-Line offre déjà le nécessaire.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34800 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 330 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	186 ch à 6000 tr/mn
Couple	240 Nm à 4000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	329 dm³
POIDS	1459 kg
L x l x h (en m)	4,46 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	216 km/h*
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,0/9,8/17,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★½☆

+ Consommation en baisse
Qualité de finition

– Agrément moteur / boîte
Prix élevé

Le confort est un peu ferme mais les suspensions garantissent une excellente stabilité.

MX-30 R-EV Makoto

Le retour du rotatif

Le MX-30 vous fait de l'oeil mais la version électrique n'est pas du tout adaptée à votre utilisation ? Sachez que Mazda équipe son petit SUV d'une motorisation hybride rechargeable très atypique, le fameux moteur rotatif. Ce dernier entraîne un générateur qui alimente la batterie de 17,8 kWh ou directement le moteur électrique de 170 ch. A l'usage, ce MX-30 offre une autonomie raisonnable de 80 km et fait preuve d'une belle douceur d'utilisation. Hélas, dès lors que le moteur rotatif entre en action, il faut composer avec une sonorité désagréable et des performances très légères.

Autonomie électrique
Originalité mécanique

Moteur bruyant
Conso batterie vide

Lorsque le moteur rotatif entre en action, la conso peut rapidement grimper au-delà des 10 l/100 km sur autoroute...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 350 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	21 g/km + 540 €
MOTEUR	Rotatif (1 rotor), S
Cylindrée	830 cm³
Puissance	170 ch à nc tr/mn
Couple	260 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	338 dm³**
POIDS	1853 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	140 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSOMMATION MIXTE	1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 Prime-Line

La vitesse supérieure

Après l'arrivée du MX-30, son premier modèle 100 % électrique, Mazda s'engouffre sur le marché des hybrides rechargeables avec un SUV haut de gamme, le CX-60. Ce dernier se caractérise par son long capot et ses 4,75 m de long. D'emblée on est séduit par la très belle planche de bord, dont la qualité de fabrication n'a rien à envier à certains premium allemands. En prime, on dispose d'une habitabilité plutôt sympa. Sous le capot, un 2.5 essence est associé à un moteur électrique. Puissance combinée : 327 ch. Grâce à la batterie, l'autonomie électrique atteint selon nos estimations, près de 50 kilomètres.

Qualité de fabrication
Mécanique hybride réussie
Habitabilité convenable

Confort peu convaincant

Le poids élevé influe sur le comportement et la dureté des suspensions pénalise le confort.

Les chiffres Labo Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 050 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	31 g/km + 2855 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm³
Puissance	327 ch à 6 000 tr/mn
Couple	500 Nm à 4 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2111 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	200 km/h*
1 000 m D. A.	27,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

MX-5 1.5 Skyactiv-G 132 Prime-Line

La régalade

Lancée en 2015, la quatrième génération du MX-5 ne semble pas accuser le poids des ans, d'autant qu'elle bénéficie depuis peu d'une légère modernisation via de petites touches cosmétiques au niveau des optiques. Capable de filer la banane à son conducteur comme aucune autre voiture à un tarif accessible dès 33 000 €, la japonaise est un régal à conduire. Le conducteur est bien installé et le petit moteur 1.5, à la sonorité plaisante, s'avère agréable et sobre (consommation moyenne de 6,2 l / 100 km relevée par nos soins). Et la capote se met ou s'enlève d'un geste, sans bouger de son siège. Enfin, dès le deuxième niveau de finition (à partir de 36 000 €), la dotation est riche.

Depuis l'année dernière, la MX-5 bénéficie d'un écran tactile plus imposant de 8,8" / 20 cm.

Les chiffres Labo Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33000 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	142 g/km + 1761 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 496 cm³
Puissance	132 ch à 7000 tr/mn
Couple	152 Nm à 4500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/50 R 16
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	146 dm³
POIDS	1036 kg
L x l x h (en m)	3,92 x 1,74 x 1,23
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,8/10,8/17,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Plaisir de conduite
Prix et sobriété
Châssis impérial

Faible garde au toit

La MX-5 reçoit depuis 2022 un système électronique qui détecte une différence de rotation des roues arrière dans les virages.

CX-60 3.3 e-Skyactiv D 200 Homura

Simplement étonnant !

Lancé en 2022, le CX-60 crée la surprise en se dotant d'un gros six cylindres diesel de 200 ch. Pertinent ? Plutôt oui, car il ne faut pas oublier que Mazda est un motoriste renommé. Ce dernier n'a donc rien laissé au hasard. Le 3.3 l doté d'un système micro-hybride avance un niveau de consommation moyenne digne d'une citadine (6,2 l / 100 km). Et en plus de sa jolie sonorité, ce six cylindres offre un très bel agrément. Néanmoins, tout n'est pas rose ! Le SUV est pénalisé par une lourde fiscalité. Les malus liés au poids (3660 €) et aux rejets en CO_2 (540 €) s'élèvent à 4 200 € !

Lors des longs trajets sur autoroute, le CX-60 excelle. Sa consommation y est de 5,8 l / 100 km. Une vraie réussite !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	62 400 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 4200 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	3283 cm³
Puissance	200 ch à 3600 tr/mn
Couple	450 Nm à 1400 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	1950 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation étonnante
Agrément du six cylindres

- Confort perfectible
Malus élevés

CX-60 3.3 e-Skyactiv D 254 Exclusive-Line

Tout d'un grand

Avec cette version à transmission intégrale, le très cossu Mazda CX-60 pense également aux montagnards ou à tous ceux qui habitent dans les régions les plus vallonnées. Le SUV est ici animé par le noble six cylindres diesel micro-hybride 48 V de 254 ch. Avec ses 554 Nm de couple, cette mécanique assure une motricité sans faille et des performances notables (0 à 100 km / h en 7s8). Et malgré la présence des quatre roues motrices, la faible conso marque les esprits. Selon nos propres chiffres, ce gros bébé japonais ne réclame pas plus de 6,5 l / 100 km de moyenne. Un véritable exploit !

Parfaite pour les longs trajets, cette mélodieuse mécanique saura aussi vous séduire par son aspect économe.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 700 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km + 5976 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	3283 cm³
Puissance	254 ch à 3750 tr/mn
Couple	550 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,89 x 1,68
VITESSE MAXI	219 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément mécanique
Conso étonnante

- Peu agile
Malus de 5 976 €

CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 AWD Exclusive-Line

Le japonais voit grand

Le Mazda CX-80, déclinaison rallongée du CX-60, mise sur le haut de gamme avec sept places et une motorisation hybride rechargeable de 327 ch. Son design élégant et son intérieur raffiné séduisent, mais l'agrément de conduite laisse à désirer : direction ferme, confort perfectible et insonorisation moyenne. En mode électrique, l'autonomie annoncée est de 60 km, mais une fois la batterie vide, la consommation dépasse facilement les 10 l / 100 km. À bord, l'espace est modulable (banquette coulissante) et les places du second et troisième rang logeables mais le coffre reste limité en configuration 7 places.

Etonnamment, l'écran central de 12,3" / 31 cm n'est pas tactile, privilégiant les réglages via une molette.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64100 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	35 g/km + 6525 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2488 cm³
Puissance	327
Couple	500
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/50 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	687/258 dm³
POIDS	2240 kg
L x l x h (en m)	4,99 x 1,89 x 1,72
VITESSE MAXI	195 km/h
0 à 100 km/h	6s8
CONSOMMATION MIXTE	1,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Habitabilité appréciable
Modularité

- Confort ferme
Conso batterie vide

Ce moteur offre un bel agrément mais ceux qui roulent beaucoup devront peut-être se tourner vers la déclinaison diesel...

MCLAREN

Après les nombreuses nouveautés apparues durant la saison 2023/2024, la gamme McLaren a peu évolué depuis l'été 2024. On note toutefois la transformation de la GT en GTS, à l'occasion du restylage du modèle le moins cher de la marque.

McLaren Paris
67 boulevard Carnot
78110 Le Vésinet
Tél : 01 88 33 63 89
www.mclaren.com

McLaren

750S

Même pas peur !

Comme son nom l'indique, le V8 biturbo de la 750 S atteint... 750 ch ! Soit 30 ch de plus que la 720 S. Au passage, la nouvelle mouture de la supersportive s'allège encore, peaufine son châssis et gagne quelques subtiles retouches esthétiques. Au volant, cette McLaren donne l'impression de pouvoir distancer toutes les sportives qui auraient l'audace de la défier. Châssis monocoque en carbone pour un poids mini, portes en élytre pour frimer et surtout, une mécanique pleine à tous les régimes et au souffle inépuisable : redoutable d'efficacité, l'anglaise distille des sensations rares.

Légèreté et agilité
V8 encore plus performant
Présentation / finition

Sonorité moteur

Remplaçante de la 720 S, la 750 S gagne 30 ch et quelques améliorations esthétiques et techniques.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	282 400 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	276 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3994 cm³
Puissance	750 ch à 7 250 tr/mn
Couple	800 Nm à 5 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/35 R19 - 305/30 R20
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	150/210 dm³
POIDS	1 389 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,93 x 1,20
VITESSE MAXI	332 km/h
0 à 100 km/h	2s8
CONSOMMATION MIXTE	12,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

GTS

Alléchante entrée en matière

Peu visible extérieurement, le restylage de la GT s'est tout de même accompagné d'une nouvelle dénomination : GTS. Au passage, le V8 biturbo, qui renonce toujours à tout dispositif d'hybridation, a fait une (petite) cure de chevaux puisqu'il en délivre désormais 635. Si les performances progressent peu (on relève juste un gain de 0,1 s sur le 0 à 200 km / h !), le luxe s'invite toujours à bord. La tenue de route reste impériale en toutes circonstances et l'agilité de cette GT impressionne. C'est également le cas de l'amortissement, qui rend possible les longs trajets sans fatigue excessive.

Face au conducteur, l'instrumentation est regroupée sur un écran de 10,25".

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	220848 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	270 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3994 cm³
Puissance	635 ch à 7500 tr/mn
Couple	630 Nm à 5500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/35 R 20 - 295/30 R 21
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	150+420 dm³
POIDS	1520 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 2,05 x 1,22
VITESSE MAXI	326 km/h
0 à 100 km/h	3s2
CONSOMMATION MIXTE	11,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Intérieur luxueux
Performances
Châssis

Sonorité roturière

Distinguer la GTS de la GT, c'est comme jouer au jeu des 7 erreurs tant les évolutions esthétiques sont peu marquées.

750S Spider

A défaut de musique...

Grâce à sa cellule en carbone, la 750S Spider est aussi rigide que les versions fermées.

Restylée et peaufinée (châssis, poids, transmission...), la 750S Spider a gagné 30 ch et un couple qui se porte désormais à 800 Nm. Pour environ 28000 € de plus que le coupé, elle offre la possibilité de vivre les performances au grand air, sans défaire sa mise en plis grâce à une parfaite déviation des turbulences. Dommage, la sonorité du V8, bien qu'améliorée, n'a toujours rien d'envoûtant. Ce qui n'enlève rien à ses performances de feu. Côté comportement, la cellule en carbone confère la même rigidité que les modèles fermés, tandis que le compromis confort / efficacité est excellent.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	313748 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	276 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3994 cm³
Puissance	750 ch à 7500 tr/mn
Couple	800 Nm à 5500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 305/30 R 20
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	150 dm³
POIDS	1438 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,93 x 1,20
VITESSE MAXI	332 km/h
0 à 100 km/h	2s8
CONSOMMATION MIXTE	12,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Aucun remous
Rigidité préservée
Efficacité incomparable

- Sonorité mécanique encore timorée

765LT Spider

L'anglaise aux deux visages

Malgré son exceptionnelle rigidité, la 765LT Spider est bien plus légère que ses rivales.

A priori, voiture de circuit et découvrable ne sont pas compatibles. Mais McLaren prouve le contraire avec cette 765LT Spider, capable aussi bien de vous emmener flâner sur les petites routes cheveux au vent que d'en découdre avec une Porsche 911 GT3 sur piste. Une prouesse rendue possible grâce à la fameuse cellule en carbone qui en fait le Spider le plus rigide du marché, pour une réactivité et une précision de conduite intactes. De quoi profiter sans arrière-pensée (du moins quand on pilote) de son moteur V8, à la sonorité roturière mais qui catapulte à 200 km / h en 7s2 !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	372500 € - 80 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	280 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3994 cm³
Puissance	765 ch à 7500 tr/mn
Couple	800 Nm à 5500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 305/30 R 20
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	150 dm³
POIDS	1388 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,93 x 1,20
VITESSE MAXI	330 km/h
0 à 100 km/h	2s8
CONSOMMATION MIXTE	12,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Rigidité
Légèreté
Efficacité

- Tarif...

765LT

La référence sur circuit

Plus encore que ses frangines, la 765LT donne l'impression de conduire un gros kart ou une Lotus XXL !

Autre éminent membre de la gamme Supercars, la 765LT (pour Long Tail ou "longue queue") est dérivée de la 750S et s'adresse aux amateurs de sorties sur circuit. Plus légère et plus puissante, l'anglaise profite de trains roulants optimisés et d'un aérodynamisme amélioré. Redoutable d'efficacité et ultra-performante, pour ne pas dire effrayante, la 765LT s'impose comme la référence des sorties circuit, même si la sonorité de son V8 pourrait se montrer plus musicale. Et sa suspension parfaitement calibrée la rend agréable en balade. Encore faut-il pouvoir débourser une telle somme.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	338500 € - 80 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	280 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3994 cm³
Puissance	765 ch à 7500 tr/mn
Couple	800 Nm à 5500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 305/30 R 20
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	150 dm³
POIDS	1339 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,93 x 1,20
VITESSE MAXI	330 km/h
0 à 100 km/h	2s8
CONSOMMATION MIXTE	12,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Catapulte
Gros kart
Grand frisson

- Sonorité moteur

Artura

Nouveau genre

Poids inférieur à 1,5 tonne, châssis réglé à la perfection, V6 biturbo hybride... l'Artura est une réussite !

McLaren a "lâché l'hybride" avec l'Artura : sa mécanique associe un V6 biturbo en position centrale arrière à un moteur électrique et une grosse batterie, et revendique une trentaine de kilomètres en mode électrique. Avec des émissions de CO_2 à 108 g / km, elle évite ainsi tout malus ! Surtout, la prise de poids s'avère limitée, et l'Artura répond du tac au tac grâce à la poussée du moteur électrique puis des deux turbos. Et quel châssis ! Avec l'arrivée du Spider, l'Artura passe à 700 ch et gagne de nouvelles aides à la conduite, des passages de rapport optimisés et une sonorité retravaillée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	247000 € - 66 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	108 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	700
Couple	720
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/35 R 19 - 295/35 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	160 dm³
POIDS	1498 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,92 x 1,20
VITESSE MAXI	330 km/h
0 à 100 km/h	3s
CONSOMMATION MIXTE	4,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Poids / performances
Châssis / liaisons au sol
Pas de malus

- Sonorité échappement ?

Artura Spider

De l'air et des chevaux

Après l'Artura coupé, un premier modèle hybride rechargeable très réussi, McLaren a présenté, en 2024, sa déclinaison Spider. Sa structure en carbone et son toit rigide rétractable dans le même matériau permettent de limiter le surpoids à 62 kg. La cartographie améliorée permet de gagner 20 ch, ce dont profite aussi le coupé (y compris les clients déjà livrés, via une mise à jour), tandis que l'échappement (point faible des dernières McLaren) adopte un résonateur et des sorties coniques pour davantage de sensations sonores. Amortissement et transmission ont également été optimisés.

La McLaren Artura Spider maintient sa capacité de batterie utile de 7,4 kWh, offrant la possibilité de parcourir jusqu'à 33 km en mode électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	272250 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	108 g/km 0 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2993 cm³
Puissance	700
Couple	720
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/35 R 19 - 295/35 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	160 dm³
POIDS	1560 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,92 x 1,20
VITESSE MAXI	330 km/h
0 à 100 km/h	3s
CONSOMMATION MIXTE	4,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Poids limité
Châssis/performances
Pas de malus

Surcoût de 25000 €

L'arrivée de la version Spider s'accompagne de nombreuses petites améliorations pour l'Artura, premier modèle hybride rechargeable de McLaren.

Elva

Plein la tronche

Après une Senna à l'efficacité simplement inégalée, McLaren a imaginé l'Elva, une hypercar encore plus riche en sensations, et pour cause : elle n'a ni toit ni... pare-brise, juste un saute-vent ! Et si rouler à 100 km/h a déjà le don de couper le souffle, sachez que son V8 de 815 ch, à défaut de chanter juste, permet d'atteindre cette vitesse en seulement 2s8 pour aller ensuite chercher les 200 km/h... 4s plus tard. Stratosphérique ! Sa légèreté digne d'une Lotus, la rapidité de la boîte de vitesses et la finesse des aides à la conduite n'y sont pas étrangers. Et en digne McLaren, c'est un vrai scalpel ! A 1 709 000 €...

Ambiance minimaliste à bord de cette hypercar, dont la planche de bord épurée se fond dans la carrosserie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	1709000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	279 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3994 cm³
Puissance	815 ch à 7250 tr/mn
Couple	800 Nm à 5500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 315/30 R 20
RESERVOIR	72 litres
COFFRE	50 dm³
POIDS	1148 kg
L x l x h (en m)	4,61 x 1,94 x 1,09
VITESSE MAXI	327 km/h
0 à 100 km/h	2s7
CONSOMMATION MIXTE	NC

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Sensations uniques
Précision du châssis
Poussée délirante

Tarif

Pour décupler les sensations, rien de mieux qu'une barquette sans pare-brise. A partir de 40 km/h, un petit déflecteur vient dévier un peu le vent...

MERCEDES

Ces derniers mois, l'Etoile la plus brillante du premium automobile a peu présenté de nouveautés. Mais le 2ème semestre 2025 verra apparaitre un florilège de restylages (Classe C, Classe S...) ainsi qu'une inédite CLA, disponible en 100 % électrique.

Mercedes France
7, avenue Nicéphore Niepce
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél : 01 30 05 80 00
www.mercedes.fr

Classe A 200 AMG Line

Economique à l'usage

Sous le capot de cette Mercedes, on retrouve le 1.3 Turbo développé par Renault.

En s'adjoignant les services d'un dispositif de micro-hybridation 48V, le 1.3 turbo de cette version a gagné en couple (+ 20 Nm), ce qui lui permet d'offrir des accélérations plus franches. Il a surtout vu son appétit baisser notablement (-0,9 l/100 km). De quoi compenser une facture d'achat plutôt indigeste, d'autant que la dotation de série n'embarque rien de trop. Sauf à se plonger dans la loooongue liste des options. En finition AMG Line, la A 200 pèche par un confort trop ferme, notamment à cause de ses sièges baquets. Quant au comportement routier, il marie habilement sécurité et vivacité.

+ Qualité de fabrication
Sobriété

- Rapport prix/équipements
Sièges baquets très fermes

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43750 € - 9 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	133 g/km - 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	270 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	348 dm³
POIDS	1472 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Classe A 180 AMG Line

Toujours chic

Le lifting est modeste pour la Classe A qui se démarque avec de nouvelles signatures lumineuses.

Forte de son succès, la compacte se relance avec un timide restylage. L'essentiel se passe surtout sous le capot, où prend place un moteur à hybridation légère 48 V. Le 4 cylindres 1,3 l se montre alors plus sobre qu'auparavant, avec jusqu'à 0,9 l/ 100 km de moins sur route. Un terrain où la compacte est plaisante à mener, avec un châssis bien équilibré. En ville, la suspension secoue les occupants. Un phénomène amplifié par les jantes 18" de cette finition AMG Line. A bord, les changements sont moins nombreux. L'équipement est correct, mais l'indispensable est en option. La note grimpe vite !

+ Présentation / finition
Consommations en baisse

- Tarif élevé
Confort à basse vitesse

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41750 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1660 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	348 dm³
POIDS	1450 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	199 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Classe A 250 e Hybrid EQ AMG Line

En prise directe

Il faut compter un peu plus de 4 h pour recharger la compacte avec son chargeur embarqué de 3,7 kW.

La Classe A se décline également en version hybride rechargeable ! Son 1.3 turbo essence de 163 ch est associé à un moteur électrique de 109 ch, et sa batterie d'une capacité de 15,6 kWh lui permet de parcourir une soixantaine de kilomètres sans consommer une goutte de carburant, et d'atteindre 140 km / h dans ce mode. Lorsque les deux moteurs travaillent de concert, la A 250 e affiche 218 ch et 450 Nm, pour une belle réactivité sur route. Reste que la régénération, qui varie selon les conditions de circulation, complique le dosage du freinage. Enfin, la technologie hybride "plug-in" reste coûteuse...

+ Autonomie électrique
Douceur et vivacité

- Surcoût élevé
Freinage difficile à doser

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51350 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	17 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	218 ch cumulés
Couple	450 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	300 dm³
POIDS	1710 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Classe A 35 AMG 4MATIC

Numéro d'équilibriste

Avec "seulement" 306 ch, cette A 35 AMG cible clairement la BMW M135 et distille de viriles accélérations. Et le boost électrique (14 ch) du système micro-hybride renforce les performances. Certes, son moteur manque de voix, mais l'échappement compense ce défaut en générant des déflagrations bien méchantes à la coupure des gaz. Dotée d'office d'une transmission intégrale et d'une boîte auto. à double embrayage, l'A35 jouit d'un comportement joueur mais reste aisée à conduire : l'arrière décroche en tout progressivité. Dernier détail : elle est plus de 15 000 € moins chère que la A 45 S...

La Classe A s'offre un nouveau regard avec le restylage et un système micro-hybride 48 V pour son moteur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63950 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	189 g/km + 58584 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	306 ch à 5800 tr/mn
Couple	400 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	363 dm³**
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,80 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	8,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Efficacité
Facilité de conduite
Postérieur joueur

Sonorité du 4 cylindres

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Classe A 180 d 8G-DCT Progressive Line

On change tout !

Fini la boîte de vitesses Renault, Mercedes propose désormais en série sa 8G-DCT aussi sur son entrée de gamme diesel. Un bon point pour la consommation et la réactivité de l'ensemble. A l'intérieur, on retrouve une qualité de fabrication digne du blason Mercedes et une habitabilité en hausse par rapport à la précédente génération. Ce n'est pas le cas du confort, encore trop ferme. Sous le capot, là aussi tout change, Mercedes propose son bloc 2 litres "dégonflé" qui remplace l'ancien dCi. D'une puissance modeste, il fait bien le boulot. Mais les prix ne cessent d'augmenter.

L'actuelle Classe A est un peu plus habitable que par le passé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40750 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	116 ch à 3400 tr/mn
Couple	280 Nm à 1300 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	348 dm³**
POIDS	1530 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,80 x 1,42
VITESSE MAXI	202 km/h
0 à 100 km/h	9s7
CONSOMMATION MIXTE	5,0 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Qualité de fabrication
Espace à bord en augmentation
Sobriété

Tarifs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Classe A 45 AMG S 4MATIC+

Arme de destruction

Ce monde est fou. La preuve ? Cette A 45 AMG S affiche 421 ch, soit... 21 de plus qu'une Ferrari 360 Modena des années 2000 ! Évidemment, avec une telle cavalerie, la "petite" Mercedes décoiffe. Mais si elle sait aller (très) vite en ligne droite, ce n'est pas son seul talent. En effet, sa transmission intégrale intelligente sait marier facilité de conduite et agilité exacerbée. Elle propose même un mode "Drift" pour ceux qui veulent jouer ! Cette AMG a donc un sacré sens de l'humour... sauf en termes de tarif. En comptant le malus et quelques options, on atteint sans peine la barre des 150 000 € !

La Classe A 45 AMG en met toujours plus plein la vue avec un kit carrosserie suggestif.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	79500 € - 31 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	206 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	421 ch à 6750 tr/mn
Couple	500 Nm à 5000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 19
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	363 dm³
POIDS	1667 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,42
VITESSE MAXI	270 km/h*
1000 m D. A.	23,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

Performances démentes
Facilité de conduite
Agilité

Tarif délirant

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Classe A 200 d 8G-DCT AMG Line

Origine contrôlée

Si les 116 ch de la 180 d vous semblent un peu justes, la version 200 d propose 150 ch. Là aussi, la transmission à 8 rapports dernier cri est fournie en série. Le surcoût est donc à peine supérieur à 2000 €. La puissance est suffisante pour être à l'aise sur les grands trajets, et l'agrément monte d'un cran. Tout comme la consommation, un peu plus élevée que son homologue d'entrée de gamme. La finition AMG Line, qui coiffe la gamme, met en valeur le design de la Classe A avec un kit carrosserie musclé et un habitacle raffiné (microfibre, sièges sport). Mais à quel prix !

Nouveau système MBUX, volant inédit, pavé tactile supprimé... la Classe A restylée fait le ménage !

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 050 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	150 ch à 3400 tr/mn
Couple	320 Nm à 1400 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	348 dm³
POIDS	1561 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

Diesel très disponible
Boîte auto. moderne
Style soigné

Tarif pour une compacte

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Classe A Berline 180 Progressive Line

Les bagages sont à la fête

La Classe A Berline semble marier une proue de Classe A avec une poupe de Classe C.

Même si elles ont peu de succès chez nous, les berlines compactes trois volumes ne manquent pas d'intérêt. Ne serait-ce que par leur volume de coffre, bien plus conséquent que sur la variante 5 portes dans le cas de cette Classe A (+ 57 dm³). Pour le reste, cette A 180 rend les mêmes services que sa soeur à hayon., à savoir des performances correctes, une consommation mesurée, une habitabilité aux places arrière qu'il l'est tout autant et un rapport prix/équipement peu favorable. Cette finition Progressive Line gagne toutefois notablement en confort comparée à l'AMG Line.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39800 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	136 ch à nc tr/mn
Couple	230 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	405 dm³
POIDS	1450 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	216 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Coffre adapté à un usage familial
Consommations basses

- Rapport prix/équipement
Accès à la malle compliqué

Classe A Berline 35 AMG 4MATIC

Le diable est dans les détails

En carrosserie tricorps, la Classe A n'a pas droit à la variante 45 S. Cette 35 AMG est donc la plus puissante de la gamme.

Ne vous fiez pas au profil sage : la calandre à barres verticales, les boucliers spécifiques et la double sortie d'échappement trahissent le véritable caractère de cette Mercedes. C'est, en effet, un 2.0 turbo de 306 ch, mis au point la branche sportive maison AMG, qui permet, avec le concours des 4 roues motrices, à cette familiale d'atteindre les 100 km/h depuis l'arrêt en moins de 5 s. Et si le comportement est sécurisant, il est également des plus joueurs si l'on sait taquiner l'auto. Dommage que son tarif, presque raisonnable au premier abord, bondisse de 68 % après application du malus !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 300 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	184 g/km + 43729 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	306 ch à 5800 tr/mn
Couple	400 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	420 dm³
POIDS	1655 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s8
CONSOMMATION MIXTE	8,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Familiale et sportive
Comportement joueur

- Seulement 4 cylindres
Plus de 100 000 €, malus inclus !

Classe A Berline 200 AMG Line

Association originale

Ses lignes classiques n'empêchent pas la Classe A Berline d'être compatible avec la finition haut de gamme AMG Line. Chacun jugera, en fonction de ses goûts personnels, de la pertinence des évolutions esthétiques, mais tout le monde s'accordera sur le manque de confort de l'amortissement, dû à une suspension raffermie. Sous le capot, c'est toujours le bloc 1.3 Turbo, d'origine Renault, qui officie et qui est associé à la boîte à double embrayage 7G-DCT. Malgré sa cavalerie plutôt élevée, ce 4 cylindres se distingue davantage par sa sobriété, surtout depuis qu'il reçoit une micro-hybridation, que par ses performances.

Comme toutes les compactes Mercedes, la Classe A Berline a désormais droit à une présentation un peu plus soignée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45250 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	270 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	405 dm³
POIDS	1450 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,80 x 143
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs

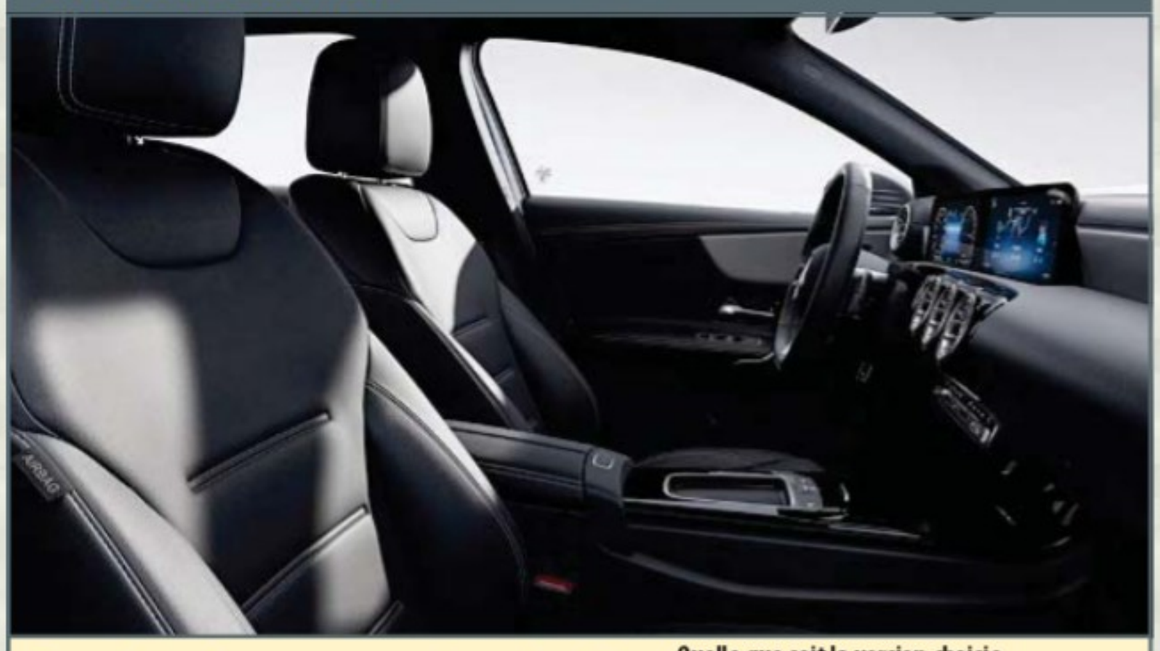
LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Volume de coffre

- Suspension trop ferme
Tarifs hauts perchés

La Classe A Berline n'est désormais plus disponible que sur stock.

Classe A Berline 180 d AMG Line



Entrée de gamme à prix d'or

Alors qu'elle avait initialement recours à un moteur et à une transmission issus de la banque d'organes Renault, cette Classe A fait désormais appel à des éléments mécaniques 100 % Mercedes. Au menu, un 2.0 diesel un peu mollasson mais très sobre, et une boîte robotisée à double embrayage douce et réactive, comptant pas moins de 8 rapports. Dommage que l'ensemble se fasse un peu trop entendre, que le confort souffre des suspensions sèches de cette finition AMG Line, que l'équipement soit limité au strict nécessaire et que le tarif atteigne des sommets.

Quelle que soit la version choisie, les passagers avant ont droit à des sièges enveloppants.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 550 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 950 cm³
Puissance	116 ch à nc tr/mn
Couple	280 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	395 dm³
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	206 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	5,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation soignée
2.0 diesel peu porté sur la gazole

- Dotation limitée
Manque de confort

Classe A Berline 250 e AMG Line

Autonomie record

Comme pour sa compacte, Mercedes équipe la Classe A Berline d'une version hybride rechargeable, plus chère mais très agréable à l'usage. L'intérêt ? Son autonomie électrique bat des records : 60 km sur route et plus de 50 km en ville en moyenne, mesurés par nos soins ! D'autant plus que les performances et l'agrément de conduite sont bons malgré un freinage assez inégal. Ajoutez la malle de cette version pouvant accueillir plus de bagages et vous obtenez une excellente proposition à l'achat. Reste que le prix de cette version AMG Line dépasse la barre des 50 000 €...

La Classe A Berline est identique à la Classe A. Elle en reprend logiquement le dernier coup de bistouri.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	20 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	218
Couple	450
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	390 dm³
POIDS	1714 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Performances
Coffre plus grand

- Prix

Classe A Berline 200 d Progressive Line

Sur la bonne voie

Dans sa livrée Progressive Line, la Classe A Berline a presque tout de la petite familiale parfaite. Sa malle est spacieuse, ses accélérations franches et son appétit en carburant des plus bas. Même le confort de suspensions est plus qu'honorable, le châssis Sport n'étant ici pas de la partie. Dommage que son prix la rende inaccessible au commun des mortels d'autant que, pour obtenir un exemplaire parfaitement équipé, il faudra piocher généreusement dans le catalogue des options. Quant à la revente, elle sera compliquée, les Français n'appréciant guère les compactes sans hayon.

L'augmentation de la longueur est contenue par rapport à la 5 portes : + 16 cm.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 550 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 950 cm³
Puissance	150 ch à nc tr/mn
Couple	320 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	395 dm³
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,80 x 1,43
VITESSE MAXI	227 km/h
0 à 100 km/h	8s4
CONSOMMATION MIXTE	4,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort préservé
Volume de coffre

- Rapport prix/dotation de série
Revente

CLA Coupé 180 Progressive Line

Chère entrée de gamme

Comme celle de la Classe A, l'offre du CLA débute avec une variante 180. Sous ce matricule se cache le 1.3 turbo essence de l'Alliance Renault-Nissan dans une déclinaison de 136 ch. Pas de quoi faire de ce "coupé 4 portes" un foudre de guerre. En revanche, le faible appétit de cette version sera salutaire pour le budget de la famille. Et, en optant pour la finition d'entrée de gamme, le confort sera sauvegardé grâce à l'amortissement typé confort. Une fois de plus, Mercedes réclame pour ce modèle une somme que l'équipement de série, concentrée sur l'essentiel, ne suffit pas à justifier.

Malgré les jantes de 18" de série, les passagers ne sont pas trop maltraités.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 350 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	136 ch à nc tr/mn
Couple	230 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	440 dm³
POIDS	1505 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	216 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Moteur volontaire
Appétit très mesuré
Confort honorable

- Rapport prix/équipement

CLA Coupé 200 AMG Line

Le pad tactile apposé sur la console centrale a disparu lors des retouches de 2023.

Progrès chèrement payés

Si l'on excepte les méchantes versions AMG, cette variante, motorisée par la déclinaison 163 ch du 1.3 turbo, est la plus puissante des CLA essence. Depuis le restylage, ce quatre cylindres reçoit l'appui d'un système 48V capable de lui apporter, durant quelques secondes, jusqu'à 14 ch supplémentaires. L'agrément et les performances profitent, certes, de cette amélioration technique, mais ce sont surtout les consommations qui se sont vues améliorées, avec des baisses pouvant frôler 1 l/100 km. Dommage que, dans le même temps, les tarifs aient bondi de près de 7 000 € !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50150 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	270 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	440 dm³
POIDS	1505 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	229 km/h
0 à 100 km/h	8s4
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Moteur sobre
Agrément de conduite
Performances

- Tarif indécent

CLA Coupé 35 AMG 4MATIC

La calandre à barres verticales est réservée aux versions mises au point par AMG.

Premier pas vers le sport

Comme la plupart des Mercedes, le CLA a droit à deux versions développées par AMG. La plus "sage", frappée du matricule 35, est emmenée par un 2.0 turbo qui développe, excusez du peu, 306 ch voire 320 ch avec l'appui de la micro-hybridation. Une cavalerie qui a imposé la présence du système de transmission intégrale maison, le 4Matic. Malgré les nombreuses barrières électroniques, ce CLA demeure amusant à conduire, notamment parce que l'ESP autorise quelques décrochages progressifs du train arrière. Mais y a t'il des amateurs capables de débourser plus de 115 000 €, malus inclus, pour une compacte ?

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	70 450 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	186 g/km + 49701 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	306 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	460 dm³
POIDS	1680 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	8,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Caractère mécanique
Comportement sûr mais amusant
Transmission 4Matic

- Exige un chèque à 6 chiffres

CLA Coupé 45 AMG S 4MATIC+

Est-ce bien raisonnable ?

Version ultime de la gamme CLA, l'AMG 45 S ne se contente pas de rajouter une (grosse) poignée de chevaux au 2.0 de l'AMG 35. Pour parfaire le comportement routier, elle dispose d'une transmission 4Matic+ spécifique qui peut, sur demande, la transformer en propulsion. Sensations garanties ! La boîte à double embrayage, qui compte 8 rapports est, elle aussi, spécifique et se veut plus réactive. En réalité, elle est surtout plus brutale. Par ailleurs, cette version est identique aux autres CLA. Elle souffre donc d'une habitabilité limitée, d'un accès aux places arrière compliqué et de tarifs stratosphériques.

Malgré son dessin arrière plongeant, le CLA dispose d'une malle de bonne contenance.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	83 700 € - 31 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	203 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	421 ch à 6750 tr/mn
Couple	500 Nm à 5000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 19
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	509 dm³
POIDS	1704 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	270 km/h*
1000 m D. A.	23,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ 4Matic+ bluffant
Performances ahurissantes

- Couple prix + malus
Peu adaptée à une famille

Par rapport au reste de la gamme, le CLA 45 AMG S affiche un look encore plus agressif.

CLA Coupé 250 e AMG Line

Le (léger) restylage du CLA date de 2023.

L'hybride sexy

A l'instar de ses sœurs, le CLA bénéficie du tandem hybride rechargeable. Avec une pile de 15,6 kWh de capacité, le coupé peut viser les plus de 50 km d'autonomie. Une belle performance, à laquelle s'ajoute un exotique système de recharge rapide de 24 kW (en option) : le plein d'électrons est fait en 25 minutes. A privilégier pour ceux qui souhaitent allumer le moins possible le moteur essence, toutefois l'un des plus sobres de la catégorie. A bord, le CLA a le sens de l'accueil avec une présentation soignée et une commande vocale aboutie. Le coffre est correct, tout comme la place à l'arrière.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58650 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	17 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	218
Couple	450
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	473 dm³
POIDS	1737 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,83 x 1,43
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Système hybride convaincant
Style séduisant

- Installation à l'arrière
Prix perché

CLA Coupé 180 d Progressive Line

Bien que totalement différente, la proue du CLA est visuellement très proche de celle de la Classe A.

Il lui manque un moteur

Comme la Classe A, dont il est le pendant "coupé à 4 portes", le CLA a été légèrement restylé il y a plus de deux années. Si les retouches esthétiques (calandre, boucliers...) sont quasi-invisibles, les évolutions techniques sont plus intéressantes. Ce diesel d'entrée de gamme profite donc d'un moteur qui s'adjoint désormais les services d'un dispositif de micro-hybridation 48V. Avec ses 116 ch, il assure des performances honorables mais qui ne font pas pour autant honneur aux lignes dynamiques de l'auto. En revanche, son faible appétit est un atout de taille pour les gros rouleurs.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 650 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	116 ch à nc tr/mn
Couple	280 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	445 dm³
POIDS	1595 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	10s0
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Style sportif
Consommation

- Moteur indigne du look
Retouches peu visibles

CLA Coupé 220 d AMG Line

Des chevaux au prix de l'or

Pour s'offrir les 190 ch du plus puissant des CLA diesel, il va falloir casser sa tirelire. Par rapport à la 200 d, le surcoût est, en effet, de 4 800 € ! Et ne comptez pas sur un surcroît d'équipements de série pour justifier cette somme, la dotation étant strictement identique à toutes les autres AMG Line. Depuis le restylage, les variantes à 4 roues motrices ont disparu. Dommage, car le train avant peine parfois à faire passer au sol l'ensemble de la cavalerie. En revanche, la boîte robotisée à double embrayage, ici à 8 rapports, demeure un modèle de douceur et de réactivité. Mention spéciale également pour la qualité de fabrication.

Le mobilier de bord est, au moindre détail près, identique à celui de la Classe A.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56250 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	190 ch à 3800 tr/mn
Couple	400 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	445 dm³
POIDS	1610 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	244 km/h
0 à 100 km/h	7s3
CONSOMMATION MIXTE	5,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Accélérations
Finition haut de gamme

- Dotation de série limitée
Plus de version 4Matic

Hormis le sigle sur le volet de coffre, rien ne trahit la présence du diesel le plus puissant de la gamme CLA.

CLA Coupé 200 d AMG Line

Plumage et ramage

Depuis l'arrêt de la Classe A Berline, le CLA est la seule "compacte" tricorps étoilée.

Pour 2 550 € de plus que le 180 d, ce bloc offre une puissance, et donc des capacités d'accélérations et de reprises, en nette hausse. Plus à l'aise que son petit frère dans cette lourde carrosserie, il promet également des consommations inférieures. Ce CLA a t-il donc tout de la compacte idéale ? Ce serait oublier ses places arrière difficilement accessibles, ses prix proches du délire, son gabarit peu adapté au stationnement en ville et, dans cette version AMG Line, un confort tout relatif, l'amortissement n'étant pas des plus moelleux. De plus, son remplaçant vient d'être dévoilé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 450 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 950 cm³
Puissance	150 ch à nc tr/mn
Couple	320 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	445 dm³
POIDS	1595 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	8s5
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Bonnes reprises
Sobriété

- Suspensions trop fermes
Accès à la banquette

CLA Shooting Brake 200 Progressive Line

Investissement mérité

Le mobilier de bord est repris tel quel de la Classe A.

Pour 2 550 € de plus que la 180, la variante gagne 27 ch... et c'est tout. Mais cela suffit à donner un tout autre caractère à cet élégant break de chasse, surtout si vous voyagez souvent avec famille et bagages. En prime, l'appétit ne sera pas plus élevé que celui du moteur d'entrée de gamme. Pour le reste, il faudra toujours composer avec un espace mesuré aux places arrière, une dotation de série qui s'en tient à l'essentiel, et donc un passage quasi obligé vers la liste des coûteuses options, ou encore un comportement routier très sécurisant mais pas du tout amusant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 100 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	270 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	485 dm³
POIDS	1530 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Prestations dynamiques
Consommation contenue

- Dotation limitée
Tenue de route placide

CLA Shooting Brake 180 Progressive Line

Premier prix de style

Depuis le restylage de 2023, la calandre est parsemée d'étoiles.

Seul CLA Shooting Brake facturé en dessous de 46 000 € (avant malus), le 180 Progressive Line offre déjà des prestations correctes, tant en matière de performances que d'équipements. Depuis les retouches de 2023, la qualité de fabrication a progressé, l'ergonomie a été quelque peu simplifiée et, surtout, l'arrivée d'un système de micro-hybridation 48V sur le 1.3 a fait baisser les consommations. Cette Mercedes n'est certainement pas la familiale idéale, mais son confort de suspension honorable et son volume de coffre dans la bonne moyenne en font un choix défendable.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 550 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	136 ch à nc tr/mn
Couple	230 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	485 dm³
POIDS	1530 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	215 km/h
0 à 100 km/h	9s6
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Appétit en baisse notable
Finition en progrès
Confort de suspension

- Un 1er prix pas donné

CLA Shooting Brake 250 e AMG Line

Meccano à l'allemande

Dans sa catégorie, la mécanique hybride rechargeable Mercedes est la meilleure du marché.

L'immense banque d'organes Mercedes est l'occasion de mélanger les concepts. Si tous ces "cocktails" ne sont pas réussis, la recette hybride rechargeable du CLA Shooting Brake est des plus savoureuses. Aux qualités de cette Etoile, elle ajoute une bonne touche de dynamisme et la capacité de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres en mode tout-électrique. Et grâce au chargeur optionnel de 22 kW, il faut moins d'une demi-heure pour recharger les batteries. Dommage que cette version tutoie des sommets en terme de prix et que les suspensions de la version AMG Line soient peu tendres avec les vertèbres.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 750 € - 9 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	18 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	218
Couple	450
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	445 dm³
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	7s7
CONSOMMATION MIXTE	0,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Autonomie électrique
Reprises et accélérations

- Un prix qui fait tousser
Amortissement

CLA Shooting Brake 35 AMG 4MATIC

Un gabarit qui change tout

Presque 40 cm et plus de 100 kg séparent ce CLA de la Classe A pareillement motorisée. Des données qui font perdre au Shooting Brake une bonne part de l'agilité qui rend tant amusante la conduite de la berline compacte. Les ingénieurs n'ont pourtant pas ménagés leurs efforts, notamment avec la transmission 4Matic qui permet de faire varier la puissance transmise à chaque essieu. Mais c'est le prix à payer pour parader au volant d'un break de chasse aux prestations familiales, notamment en terme d'espace intérieur, tout à fait honorable.

Contrairement au 45, le CLA 35 reçoit un alterno-démarreur 48V.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71550 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	190 g/km + 62295 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	306 ch à 5800 tr/mn
Couple	400 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	505 dm³
POIDS	1705 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	8,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Espace à bord
Facilité de conduite

Plus sage que l'A 35
Transmission 4Matic

CLA Shooting Brake 180 d Progressive Line

La passion et la raison

Choisir un CLA Shooting Brake, c'est d'abord craquer pour son dessin unique. Mais un achat coup de coeur n'est pas toujours inconséquent. Avec ce moteur diesel d'entrée de gamme et la finition Progressive Line, ce break de chasse met ainsi l'accent sur la sobriété, le confort d'amortissement mais promet de ne pas négliger l'équipement de série. Si ce dernier engagement n'est pas totalement rempli, les deux précédents le sont. Naturellement, il ne faut pas ici s'attendre à des accélérations de sportives, mais les 116 ch ne sont pas ridicules sous le capot de cette lourde Etoile.

Le positionnement du CLA Shooting Brake est unique sur le marché.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46850 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1372 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	116 ch à nc tr/mn
Couple	280 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	490 dm³
POIDS	1620 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	10s1
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Consommations basses
Suspensions prévenantes

Tarif Mercedes
Dotation de série limitée

CLA Shooting Brake 45 AMG S 4MATIC+

Force de la nature

Le CLA, déjà plutôt en jambes, se décline en break de chasse dans une démoniaque version AMG 45 S. Et les résultats surprendront bien des sportives : 421 ch, transmission intégrale et boîte auto. spécifique. Le ton est donné ! Efficace, agile et fun quand vous le voulez, ce "Shooting Brake" est un régal à conduire. Le système 4Matic+ offre même la possibilité de passer toute la puissance aux roues arrière pour les amateurs de glisse. Du reste, le modèle reprend l'intérieur de la Classe A... mais pas à ce prix. Comptez plus de 150 000 € après malus et avant options !

Avec son nouveau regard et sa grande bouche, le CLA retouché par AMG devient encore plus menaçant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	84800 € - 31 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	207 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	421 ch à 6750 tr/mn
Couple	500 Nm à 5000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 19
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	465 dm³**
POIDS	1725 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	270 km/h
0 à 100 km/h	4s0
CONSOMMATION MIXTE	8,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances de supercar
Transmission intelligente
Agilité

Tarif de supercar et malus

CLA Shooting Brake 200 d AMG Line

Option vacances activée

Si cette version est l'une des plus vendues, ce n'est pas par hasard. L'accastillage AMG Line, voulu sportif, se marie en effet à merveille avec les lignes dynamiques du CLA Shooting Brake. Quant au moteur 2.0 diesel de 150 ch, il assure des reprises et des accélérations plus que décentes, tandis que son appétit est tout à fait raisonnable. Par rapport au Coupé, cette carrosserie dispose de 2 atouts supplémentaires : un coffre plus spacieux et à l'accessibilité améliorée par le hayon, et un accès aux places arrière un peu plus simple grâce à la découpe différente des portes arrière.

La 5ème porte permet de faciliter les opérations de chargement.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52550 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 1098 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	150 ch à nc tr/mn
Couple	320 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	490 dm³
POIDS	1620 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	221 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	5,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Volume de coffre
Présence d'un hayon

Prix
Suspensions AMG Line fermes

CLA Shooting Brake 220 d AMG Line

Rare et cher

A ce niveau de gamme, ni Audi, ni BMW ne proposent de break.

Parmi les compactes porteuses de l'Etoile, le CLA est désormais le seul à proposer la variante 190 ch du 2.0 diesel. Pour les gros rouleurs qui ne veulent pas sacrifier les performances sur l'autel de la sobriété, et vice-versa, il s'agit du choix parfait. Dommage qu'il se fasse un peu trop entendre dans l'habitacle. Comme tous les CLA diesel, celui-ci passe la puissance au sol via la boîte 8G-DCT qui se distingue par sa réactivité. Break de chasse dérivé d'un coupé à 4 portes, le CLA Shooting Brake est une offre unique sur le marché. Sa grille tarifaire a donc été élaborée en conséquence...

+ Performances / consommation
Sans concurrence

- Accélérations sonores
Tarif indigeste

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57350 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 1424 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	190 ch à 3800 tr/mn
Couple	400 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	490 dm³
POIDS	1635 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,45
VITESSE MAXI	237 km/h*
1000 m D. A.	28,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Classe B 180 Progressive Line

Gardien de la tradition

Restylé en 2023, ce 3ème opus sera également le dernier de sa lignée.

Alors que tous les généralistes ont mis un terme à la carrière de leurs monospaces compacts, Mercedes est, avec BMW, l'un des derniers à proposer ce type de véhicule. Basé sur la Classe A, le Classe B en reprend en toute logique les moteurs, versions AMG exclues. En entrée de gamme, on retrouve donc le 1.3 turbo de 136 ch, accouplé à une micro-hybridation capable de délivrer 14 ch supplémentaires et à la boîte à double embrayage 7G-DCT. Les prestations mécaniques sont donc de bon niveau. On ne peut malheureusement pas en dire autant de l'habitabilité et du volume de chargement.

+ Qualité de finition
Alternative aux SUV

- Places arrière peu généreuses
Volume de coffre limité

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40400 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	136 ch à nc tr/mn
Couple	230 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	455 dm³
POIDS	1490 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,55
VITESSE MAXI	212 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Le CLA électrique arrive

Signe des temps

Alors que Mercedes promet de réduire, dans les prochaines années, drastiquement sa gamme de modèles compacts, le CLA a encore de belles et longues années devant lui. Sa 3ème génération vient ainsi d'être dévoilée. Extérieurement, elle fait davantage penser à un restylage qu'à une véritable nouveauté. Mais intérieurement et sous le capot, tout change ! A bord, avec le MBUX Superscreen optionnel, l'effet Whaou est assuré. Mécaniquement, Mercedes met l'accent sur l'électrique et promet jusqu'à 750 km d'autonomie. Les réfractaires à la prise pourront toutefois opter pour la déclinaison hybride 48V.

La planche de bord peut intégrer jusqu'à 3 écrans de grande taille.

Le CLA se veut plus sage. D'ailleurs, Mercedes le considère désormais comme une berline et plus comme un coupé 4 portes.

Classe B 200 Progressive Line

Chevaux en promo

Une fois n'est pas coutume, le surcoût réclamé par Mercedes (2 000 €) pour passer du B 180 au B 200 apparait mesuré. Mais se justifie t-il pour autant ? Les performances du petit moteur s'avérant suffisantes pour un usage en bon père de famille, pas forcément. A moins de tracter régulièrement, auquel cas les 27 ch et 40 Nm supplémentaires seront les bienvenus. Volant en mains, on apprécie l'agrément délivré par le 4 cylindres essence et la boîte robotisée à 7 rapports. Assis à une autre place, on pestera plutôt sur l'habitabilité, limitée pour un véhicule de ce segment.

Le Classe B ne partage sa planche de bord qu'avec les GLA/EQA et GLB/EQB.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**42 400 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km **+ 983 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	270 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	455 dm³
POIDS	1490 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,55
VITESSE MAXI	223 km/h
0 à 100 km/h	8s4
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Surcoût par rapport au 180
Agrément moteur/boîte
Performances suffisantes

Manque de place à l'arrière

De profil, le Classe B a davantage des airs de break surélevé que de véritable monocorps.

Classe B 250 e AMG Line

Hybride en famille

Si les motorisations thermiques sont toujours au catalogue, Mercedes mise aussi sur la technologie hybride rechargeable avec le Classe B. Comme la Classe A dont il dérive, le monospace reprend le récent restylage, avec un nouveau regard et un intérieur plus technologique. La finition est à la hauteur du tarif corsé. La batterie gagne en capacité, et annonce désormais un minimum de 72 km d'autonomie. Une belle performance, qui s'associe à une recharge rapide. Mais elle réduit encore le volume d'un coffre déjà petit. La puissance moteur ne bouge pas avec un total de 218 ch en mode hybride.

Autonomie électrique
Ambiance intérieure

Modularité limitée
Coffre riquiqui

Le Classe B bénéficie lui aussi des liftings apportés à la gamme des "compactes" de la marque.

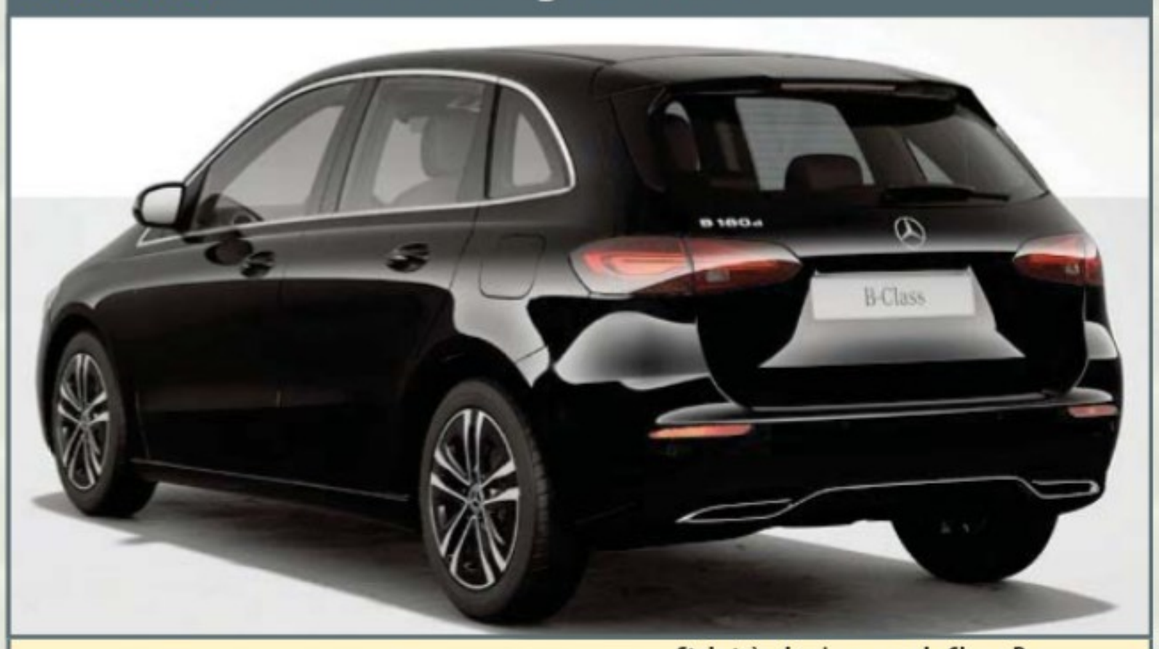
Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**53 950 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	19 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 332 cm³
Puissance	218 ch cumulés
Couple	450 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	405 dm³
POIDS	1750 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,55
VITESSE MAXI	223 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	0,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Classe B 180 d 8G-DCT Progressive Line



Tout d'un grand

Le Classe B est encore dans le coup et sait se montrer à son avantage, ici en entrée de gamme diesel. S'il n'est pas le plus tonique, ce 2.0 Mercedes étant une version dégonflée des 200 d et 220 d, il propose le même niveau de confort et de sobriété, avec près de 5 l/100 km en ville. L'agrément est aussi au rendez-vous avec la présence en série de la boîte automatique. A bord, la finition est excellente, et la présentation plus soignée qu'auparavant. Mais il est toujours difficile de conseiller le Classe B tant les volumes sont en dessous de la moyenne. Dommage car il n'est finalement pas si cher à l'achat face à la concurrence.

Boite auto. sans surplus
Sobriété

Manque de peps
Habitabilité générale

Style très classique pour le Classe B, notamment à l'arrière qui reprend les codes Mercedes sans fioritures.

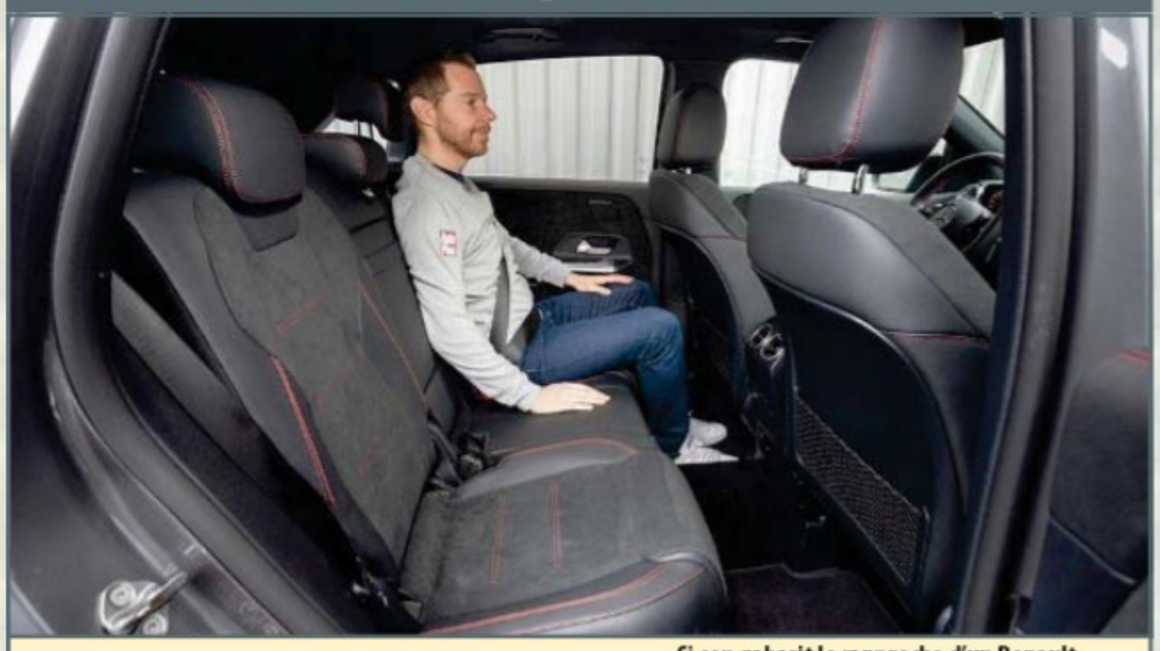
Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**41 700 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km **+ 1 172 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 950 cm³
Puissance	116 ch à 3 400 tr/mn
Couple	280 Nm à 1 300 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	421 dm³**
POIDS	1 580 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,55
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	9s8
CONSOMMATION MIXTE	5,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Classe B 200 d 8G-DCT Progressive Line



Monospace 3 étoiles

Ok, le Classe B n'est pas le plus volumineux ni le plus pratique des monospaces. En revanche, c'est l'un des plus high-tech, même dans cette variante d'entrée de gamme Progressive Line. Autre bon point, le 2.0 diesel Mercedes de cette version 200 d est une franche réussite. Souple et disponible, il distille un confort de conduite élevé, d'autant qu'il est couplé à la nouvelle boîte auto. maison à 8 rapports. Seul le niveau sonore aurait pu être plus soigné. Enfin, il établit un nouveau record en termes de sobriété. BMW Active Tourer ou VW Touran réclament jusqu'à 1,5 l/100 km de plus !

Si son gabarit le rapproche d'un Renault Scénic, le Classe B se révèle moins spacieux à bord mais plus luxueux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 500 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 898 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 950 cm³
Puissance	150 ch à 5200 tr/mn
Couple	320 Nm à 1400 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	386/501 dm³
POIDS	1628 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,85 x 1,57
VITESSE MAXI	207 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Sobriété épatante
Confort de conduite
Dotation high-tech

- Volume de chargement insuffisant

Classe C 300 e AMG Line +

Record électrique

La Classe C s'enrichit d'une version hybride rechargeable essence. Et elle fait figure de référence, avec une autonomie record de plus de 100 km que lui permet sa grosse batterie. Malgré son poids, qui entache un peu le dynamisme général, elle ne fait pas exploser les consommations du moteur lorsque la batterie est vide : le labo Auto Plus a mesuré une moyenne de 8 l/100 km. Correct pour un hybride rechargeable. Cependant, le volume de la pile sacrifie l'espace disponible dans la soute (376 dm³ contre 503 dm³ sur les thermiques). Enfin, le confort de suspension reste excellent.

La Classe C régale quand il faut avaler des kilomètres. Mais son poids pénalise son agilité.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 200 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	12 g/km + 3275 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	313
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm³
POIDS	2 075 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	245 km/h*
1000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Ambiance luxueuse

- Coffre réduit
Détails de finition

Classe C 200 Avantgarde Line

Valeur d'avenir

Avec cette actuelle et cinquième génération, la Mercedes Classe C est devenue encore plus désirable et s'est rapprochée de la Classe S, sa grande soeur. Si le style est à l'avenant, l'habitacle n'en démord pas avec une dotation technologique jamais vue sur le segment, de série ou en option. Mais comme d'habitude, ces dernières sont nombreuses et chères. Les dalles numériques affichent une très haute définition et leur utilisation est facile. Bien construite, la Classe C voit aussi son habitacle progresser. Le bloc essence se montre performant et sobre, à défaut d'offrir du caractère.

La prise de risque stylistique est minimale avec cette 5ème génération, sur le point d'être restylée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55 400 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	141 g/km + 2579 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 496 cm³
Puissance	204 ch à 5800 tr/mn
Couple	300 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	503 dm³
POIDS	1711 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	246 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Techno évoluée
Confort et silence

- Prix coquet
Coût des options

Classe C 400 e 4MATIC AMG Line +

Luxe indolent

Version boostée de la 300 e, la 400 e reçoit d'office l'appui de la transmission intégrale afin de digérer ses 68 ch et 100 Nm supplémentaires. Si cela lui assure un comportement routier d'une sérénité absolue, cela fait par ailleurs augmenter son poids au point qu'il est vain d'espérer la moindre once d'agilité. A défaut de plaisir de conduite, on appréciera surtout son incroyable autonomie en tout-électrique (plus de 90 km), son confort, même en finition "sportive" AMG Line, et le luxe de sa présentation. Mais la malle fait les frais de l'implantation de la batterie de traction.

Comme toutes les Classe C, la 400 e doit se contenter d'un 4 cylindres.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75 950 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	14 g/km + 4100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	381
Couple	650
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/50 R 17 - 245/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	376 dm³**
POIDS	2150 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	0,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Présentation très soignée

- Volume de coffre
Conduite sans saveur

Classe C 43 AMG 4MATIC

Retour à la raison

La calandre Panamericana distingue les "vraies" AMG des simples AMG Line.

Bien qu'elle ait perdu 2 cylindres lors de son renouvellement, la C 43 AMG est plus que jamais désirable. Avec plus de 400 ch et une transmission intégrale sécurisante mais qui permet également de laisser un peu de liberté au train arrière, c'est un régal de la mener à bon train. Naturellement, à ce rythme, il faudra multiplier les arrêts à la station-service, son appétit pouvant alors dépasser les 15 l/100 km. La préservation du budget familial, et des points de permis du conducteur, imposera alors une conduite plus coulée qui permettra de profiter d'un bon niveau de confort pour une sportive.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80 900 € - 29 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	204 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	408 ch à nc tr/mn
Couple	500 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/40 R 19 - 265/35 R 19
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	503 dm³**
POIDS	1840 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,83 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s6
CONSOMMATION MIXTE	8,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Facile à conduire...
Amortissement tolérant

- Conso. en conduite sportive
Seulement 4 cylindres

Classe C 200 d 9G-Tronic Avantgarde Line

Bon début

Cette Classe C rappelle que Mercedes demeure l'un des maîtres en matière de diesel.

A la puissance déjà coquette de son diesel d'entrée de gamme, la Classe C ajoute les 14 ch délivrés par son alterno-démarreur 48V, le tout étant parfaitement secondé par une boîte auto. à 9 rapports qui n'a rien d'une fainéante. En prime, les consommations sont parmi les plus basses de la catégorie. Par ailleurs, ce n'est pas pour rien si ce 5ème opus est souvent considéré comme étant une Classe S en réduction. Le style, tant intérieur qu'extérieur, et le contenu technologique évoquent immanquablement la limousine de la marque. Les tarifs, eux, rappellent que l'Etoile ne se brade pas.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54600 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 2090 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	380 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	503 dm³**
POIDS	1745 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	7s7
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Mécanique volontaire
Sobriété
Présentation valorisante

- Tarif

Classe C 63 AMG S E Performance

Survêtement griffé

Bien qu'elle soit rechargeable, cette hybride ne parvient pas à échapper au malus.

Oubliez le V8 : l'heure est au downsizing, même lorsque l'on est frappé des lettres AMG. La nouvelle C 63 s'en remet au même 4 cylindres 2.0 que la 43, boosté à 476 ch et accolé à un moteur électrique de 204 ch. Près de 700 pur-sangs dans une berline de ce format, c'est du jamais-vu... et ce n'est pas inconduisible. Au contraire, avec sa floppée d'aides à la conduite et ses 4 roues motrices, cette C est accessible au plus grand nombre. Sauf lorsqu'il faut s'acquitter de la facture d'achat, bien sûr. Désormais hybride rechargeable, la C 63 n'est toutefois pas très écolo, puis qu'elle est capable, au mieux, de parcourir 12 km en mode électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	135 600 € - 37 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	167 g/km + 20642 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	680
Couple	1020
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/35 R 20 - 275/35 R 20
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	280 dm³
POIDS	2165 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 1,90 x 145
VITESSE MAXI	280 km/h
0 à 100 km/h	3s4
CONSOMMATION MIXTE	6,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Prise en mains facile
Puissance exploitable

- Mode électrique anecdotique
Rendez nous le V8 !

Classe C 220 d 9G-Tronic Avantgarde Line

Le diesel n'est pas mort

L'ambiance intérieure est de haute volée et reprend les codes de la limousine Classe S.

Mercedes n'abandonne pas le moteur diesel avec cette nouvelle génération de Classe C. Mais il se met à la page : cubant toujours 2,0 l de cylindrée, ce bloc gagne un système micro-hybride 48V. La puissance combinée grimpe à 200 ch, améliorant les reprises et l'agrément de conduite, sans dégrader les consommations. Sur autoroute, où elle peut toucher de justesse les 5,0 l/100 km, les occupants profitent d'un habitacle tiré à quatre épingles. Plus longue de 6 cm, elle offre de l'espace aux places arrière. Et cela profite aussi au coffre, qui ne brillait pas sur l'ancienne mouture.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58800 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 1985 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	200 ch à 3600 tr/mn
Couple	440 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	503 dm³
POIDS	1824 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,82 x 1,44
VITESSE MAXI	245 km/h*
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Sobriété record
Finition irréprochable

- Aspects pratiques

Classe C Break 300 e Hybrid EQ AMG Line +

Grand break, petit coffre

La Classe C a toujours été attachée à la carrosserie break. Un format qui rend bien des services aux utilisateurs qui goûtent peu aux SUV. Mais se dirigeant encore plus sur la route de l'électrification, le break fait des sacrifices. La batterie de 25,4 kWh, plus grosse que celle des premières Zoe, grignote le coffre. Et avec 334 dm³, il ne fait pas mieux que la dite Zoe ! Mais le break se rattrape avec une autonomie de plus de 100 km, qui fera baisser le budget carburant. Sur la route, le confort est de mise et l'on profite aussi d'une technologie hybride bien étudiée... au prix fort !

La batterie prend de la place. Et cela se paie avec un volume de coffre qui frise le ridicule.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 700 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	13 g/km + 3900 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	313
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	334 dm³
POIDS	2122 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	26,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Ambiance intérieure
Autonomie électrique

- Coffre étriqué
Manque de dynamisme

Classe C Break 63 AMG S E Performance

Mutation de l'espèce

Il va falloir s'y faire : désormais, la plupart des AMG seront des hybrides rechargeables. Si cette formule rebutera les puristes, pour qui le son d'un 6 ou d'un 8 cylindres signe forcément une sportive Mercedes, elle permet à cette C 63 d'échapper au malus écologique maximal. Toutes taxes comprises, elle parait ainsi presque abordable face à la BMW M3 Touring. Autre avantage de cette technologie, elle permet de gagner des chevaux à bon compte. Dans le compartiment moteur de cette Classe C, ils ne sont pas moins de 680 ! Mais le poids conséquent la prive de l'agilité que l'on attend d'un break sportif.

Désormais, la C 63 AMG est redevable du malus écologique et du malus au poids, soit plus de 15 000 € de taxes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	137 100 € - 37 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	167 g/km + 15 992 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	680
Couple	1020
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/35 R 20 - 275/35 R 20
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	300 dm³
POIDS	2241 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 1,90 x 1,47
VITESSE MAXI	270 km/h*
1000 m D. A.	22,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	12,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Puissance phénoménale
Prix, malus inclus

- Rapide mais pas agile
Manque de noblesse du moteur

Classe C Break 43 AMG 4MATIC

Break caractériel

L'habit de cette Classe C fait le moine. Bien qu'elle frôle, à vide, les 1 900 kg, c'est un véritable missile sol-sol. Avec plus de 400 ch distribués aux 4 roues, il aurait été surprenant qu'il en soit autrement. Mais, contrairement à leurs habitudes, les ingénieurs châssis se sont ici lâchés. Par la magie de la fée électronique, les aides à la conduite peuvent, selon le mode sélectionné, laisser de la latitude au train arrière pour entamer quelques glissades. Polyvalente, la C 43 Break peut également servir à transporter une famille (mais pas trop de bagages) dans un univers confortable et luxueux.

Le poids supplémentaire dû à la carrosserie break n'entame pas la sportivité de la C 43.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 400 € - 29 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	207 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	408 ch à nc tr/mn
Couple	500 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	455 dm³
POIDS	1885 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	8,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Véritablement sportive
Qualité de la présentation
Confort correct

- Contenance du coffre

Classe C Break 200 d Avantgarde Line

En manque de coffre

Pas de jaloux chez Mercedes : le break Classe C reprend l'ensemble des motorisations de la berline. A l'aise sous le capot de cette dernière, le 200 d est davantage à la peine sous le capot du premier, notamment lorsque l'on roule chargé. Est-ce pour ne pas trop maltraiter la mécanique que le volume de chargement est l'un des plus limités de la catégorie ? Le tarif, lui, n'est pas franchement limité et le malus est maintenant peu digeste, mais la qualité de présentation, les technologies disponibles, l'image de marque et le confort de haute volée aident à faire passer la pilule.

La finition de la malle est tout aussi soignée que celle de l'habitacle.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 100 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 2935 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	163 ch à nc tr/mn
Couple	380 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	495 dm³**
POIDS	1790 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	226 km/h
0 à 100 km/h	7s8
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Un vrai cocon
Finition très léchée

- Des chevaux à la peine
Volume de coffre

Classe C Break 220 d AMG Line

Méfiez-vous des apparences

Les lignes du break Classe C peuvent suffire à le préférer à la berline.

Au fil des générations, les breaks Mercedes se sont souvent distingués par leurs capacités de chargement. Ce n'est pas le cas de ce 5ème opus, dont le volume de chargement n'excède pas celui de la plupart des modèles compacts. Ses atouts se trouvent donc ailleurs, et notamment sous son capot. Désormais flanqué d'une micro-hybridation 48V, le 2.0 diesel de 200 ch gagne en réactivité, notamment lors de l'exercice des reprises, mais parvient encore à diminuer son appétit. La boîte automatique à 9 rapports, imposée, participe également grandement à l'agrément délivré par cette mécanique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	63 250 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 810 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	197 ch à 3600 tr/mn
Couple	440 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 245/40 R 18
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1850 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	242 km/h*
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément moteur/boîte
Peu assoiffé
Reprises

- Capacité d'emport

Classe C Break 300 d e AMG Line +

La quadrature du cercle

La 300 d e reçoit la transmission intégrale 4MATIC contre un supplément de 2 400 €.

Si les hybrides rechargeables pullulent désormais sur le marché, seul Mercedes propose cette technologie sur la base d'un moteur diesel. Malgré ses 313 ch, cette 300 d e affiche ainsi une sobriété record et, pour les trajets du quotidien, elle est capable de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres sans bruler la moindre goutte de gazole. Naturellement, cette débauche de moyens à un prix. Plus ennuyeux, l'implantation des batteries sous le plancher du coffre réduit celui-ci à la taille d'une malle de citadine. Autant d'inconvénients que tente de faire oublier la présentation ultra-soignée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	72 350 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	11 g/km + 5 200 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	313
Couple	700
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	225/45 R 18 - 255/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	300 dm³**
POIDS	2160 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,82 x 1,46
VITESSE MAXI	241 km/h
0 à 100 km/h	6s3
CONSOMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie en 100 % électrique
Finition

- Volume de coffre
Tarif

Classe C Break 220 d 4MATIC All-Terrain

Le break des champs

Le break All-Terrain adopte tout le nécessaire pour s'aventurer en dehors des sentiers battus.

Si les SUV se multiplient, Mercedes pense toujours aux segments de niche. C'est le cas avec l'inédite déclinaison All-Terrain de la Classe C. La recette est inchangée : le break gagne des protections de carrosserie, fait grimper sa garde au sol de 4 cm et s'équipe de modes de conduite adaptés. Malgré la transmission intégrale, ce n'est pas un franchisseur pour autant. En cause : des pneus routiers et l'absence de blocages de différentiel. Plus "tous-chemins" que "tous-terrains", le break tire tous les avantages d'une silhouette plus fine qu'un SUV, avec un surcoût raisonnable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64 350 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 4 700 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	200 ch à 3600 tr/mn
Couple	440 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	495 dm³
POIDS	1919 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,85 x 1,50
VITESSE MAXI	231 km/h*
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Aspects pratiques
Surcoût maîtrisé

- Prix haut perché
Pas un vrai franchisseur

CLE Coupé 300 4MATIC AMG Line

Economies d'échelle

Malgré un air de famille prononcé, le CLE ne reprend aucun élément de carrosserie des Classe C et Classe E.

L'heure est à la rationalisation chez Mercedes, les coupés Classe C et Classe E cédant leurs places à un nouveau venu : le CLE Coupé. Malgré son appellation, il dérive de la C, comme en atteste sa planche de bord. Les prix, eux, semblent plus proche de ceux de la E. Si les performances sont au rendez-vous de cette version, impossible de parler de sportivité, le gabarit et le poids imposant un comportement des plus placides au CLE. Mais la qualité de fabrication, le luxe de la présentation et le fort contenu technologique permettront de faire de chaque trajet un véritable plaisir.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	69 150 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	161 g/km + 6 876 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	258 ch à nc tr/mn
Couple	400 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	420 dm³
POIDS	1855 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 1,87 x 1,43
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s2
CONSOMMATION MIXTE	7,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Technologies embarquées
Confort de berline

- Manque de sportivité
Prix très élevés

Classe E 300 e AMG Line +

Perfectionnement visible

La Classe E reste un modèle crucial pour la marque à l'Etoile. A chaque renouvellement, Mercedes met donc les petits plats dans les grands pour que sa routière conserve son leadership. Sur ce nouvel opus, l'accent a été mis sur la multiplication des équipements high-tech, permettant d'assurer la sécurité et le bien-être des occupants, la fabrication hyper soignée et le confort au dessus de la mêlée. Pour être dans l'air du temps, on trouve plusieurs versions hybrides rechargeables, dont cette "petite" 300 e dont les 313 ch sont déjà plus que suffisants et qui peut parcourir jusqu'à 100 km en "zéro émission".

Une batterie de 19,5 kWh, ça prend de la place. Et c'est le coffre qui en pâtit.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	78 750 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	12 g/km + 5300 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm³
Puissance	313
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	370 dm³
POIDS	2210 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	236 km/h
0 à 100 km/h	6s4
CONSOMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort en toutes situations
Autonomie électrique
Soin du détail remarquable

Zéro sensations de conduite

Classe E 220 d Avantgarde Line

La préférée des pros

Bien qu'il s'agisse du "premier prix" de la Classe E diesel, la 220 d n'est en rien amorphe. Dans le long compartiment moteur, on trouve un 2.0 de 197 ch assisté d'un dispositif 48V délivrant 23 canassons supplémentaires. Non seulement l'ensemble, qui se voit complété d'une boîte auto. à 9 rapports, se montre fort agréable à mener et silencieux. Mais, en prime, sa sobriété est surprenante s'agissant d'une auto mesurant presque 5 m de long et pesant quasiment 2 tonnes. Est-il utile de préciser que le prix, qui peut grimper fortement si l'on plonge dans la liste des options, est loin d'être aussi raisonnable ?

Génération après génération, le style de la Classe E singe de plus en plus celui de la Classe S.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68 850 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 3760 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	197 ch à nc tr/mn
Couple	440 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/40 R 20 - 275/35 R 20
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	590 dm³
POIDS	2015 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	230 km/h*
1 000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Consommation
Agrément de conduite

Prix de base
Nombreuses et coûteuses options

CLE Cabriolet 450 4Matic AMG Line

Décoiffage à prix d'or

Se substituant, à la fois, aux Classe C et Classe E Coupé, le CLE se décline désormais, tout comme ses prédécesseurs, en cabriolet à 4 places. Confortable et affichant une qualité de fabrication sans faille, ce découvrable a même droit, dans sa version 450, à un 6 cylindres de plus de 380 ch. La transmission intégrale s'impose donc pour faire passer une telle cavalerie au sol, même si la douceur de fonctionnement prend le pas sur les performances pures. Mais les malus écologique et au poids vont s'envoler la facture à la limite des 130 000 €... avant le passage presque incontournable vers la coûteuse liste des options.

Au menu de l'habitacle de ce cabriolet : confort, luxe et volupté !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86 550 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	181 g/km + 42 846 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2 999 cm³
Puissance	381 ch à nc tr/mn
Couple	500 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/40 R 19 - 275/35 R 19
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	295/385 dm³
POIDS	2005 kg
L x l x h (en m)	4,85 x 1,87 x 1,43
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	7,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Présentation / qualité de fabrication
Agrément du 6 cylindres
Confort

Prix malus inclus

Techniquement, le CLE est une Classe C. Esthétiquement et sur le plan tarifaire, il est plus proche de la Classe E.

Classe E 450 d 4Matic AMG Line

La crème du diesel

Contrairement à la récente Audi A6, la Classe E n'a pas renoncé au 6 cylindres diesel. Celui que l'on trouve sous le long capot est même un modèle du genre. Dès le démarrage, on apprécie sa sonorité. Et la première pression sur l'accélérateur confirme que nous avons ici affaire à un modèle en matière d'agrément. Avec 367 ch, on aurait pu s'attendre à un peu plus de réactivité, mais la consommation, inférieure à 7 l/100 km en moyenne, fera rapidement oublier ce petit manque de bonne volonté. En revanche, on devrait se souvenir longtemps du montant de la facture, presque digne de la Classe S.

La présentation intérieure mêle habilement grand luxe et haute technologie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	95 600 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	156 g/km + 8043 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm³
Puissance	367 ch à nc tr/mn
Couple	750 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 19 - 275/40 R 19
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	590 dm³**
POIDS	2050 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,88 x 1,47
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s8
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Agrément de conduite
Confort

Prix délirant
Malus

En parallèle d'une gamme électrique étoffée, Mercedes continue de développer ses diesels comme cette puissante déclinaison 450 d de 367 ch.

Classe S 580 e 4Matic Executive

Bienvenue à bord

Afin de se conformer aux législations de nombreux pays, la Classe S propose une variante hybride rechargeable. Celle-ci fait appel à un 6 cylindres 3.0 de 367 ch, un moteur électrique de 150 ch et à une batterie de 28,6 kWh. Ainsi armée, cette limousine "verte" est capable de parcourir plus de 80 km en mode électrique. Voilà le meilleur moyen de profiter du silence de cathédrale qui règne dans l'habitacle. Confortablement installé sur les fauteuils, naturellement habillés d'un cuir de grande qualité, on s'imagine ainsi à bord d'un jet privé, les turbulences en moins, les suspensions pneumatiques effaçant tous les défauts du bitume.

Plus de 80 km sans rejets
Luxe et technologie inclus
Insonorisation

Vendue au prix d'un appartement

La transmission intégrale 4MATIC est désormais imposée avec cette motorisation.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	148 650 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	16 g/km + 12500 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2999 cm³
Puissance	510
Couple	750
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 19 - 285/40 R 19
RESERVOIR	67 litres
COFFRE	355 dm³**
POIDS	2450 kg
L x l x h (en m)	5,18 x 1,96 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	0,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Classe S 580 e 4Matic Limousine AMG Line

Voyage en première classe

Lancée avec un moteur diesel, la Mercedes Classe S gagne une mécanique hybride rechargeable. Elle se compose d'un moteur 3.0 V6 à la hauteur du standing de cette limousine, et d'une gigantesque batterie lui permettant de rouler près de 80 km en mode électrique sur autoroute ! De quoi l'aider à abaisser sensiblement ses indices énergétiques et à passer sous tous les radars de l'administration fiscale. La suspension survole la route et les passagers sont aussi à l'aise que dans un vol en première classe. Reste que la soute à bagages est réduite en raison de l'équipement électrique.

Technologies embarquées
Confort royal

Prix élitiste
Coffre amputé

La Classe S Limousine offre un moelleux d'amortissement sans pareil et une insonorisation travaillée.

Les chiffres LABO Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	160 700 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	17 g/km + 13100 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne + élec., 24S
Cylindrée	2999 cm³
Puissance	510 ch cumulés
Couple	750 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/40 R 20 - 285/35 R 20
RESERVOIR	67 litres
COFFRE	355 dm³
POIDS	2526 kg
L x l x h (en m)	5,29 x 1,96 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h*
1 000 m D. A.	24,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Classe S 350 d AMG Line

Le luxe à son paroxysme

Les suspensions pneumatiques de la nouvelle Classe S sont délicieusement confortables.

Alors que les limousines se font de plus en plus rares, Mercedes compte toujours sur sa Classe S. Une vitrine de tout le savoir-faire du constructeur qui reste sage de l'extérieur mais choque à l'intérieur. Plus de boutons ou de commandes manuelles : tout se concentre sur l'immense tablette tactile et le combiné d'instrumentation numérique. Entre les innombrables aides à la conduite (dont la conduite autonome de niveau 3), l'ambiance à bord et le confort des suspensions, il fait bon voyager à bord de cette S 350 d, même si son 6 cylindres diesel parait presque roturier pour une telle auto.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	123300 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	159 g/km + 13154 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2925 cm³
Puissance	313 ch à nc tr/mn
Couple	650 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	76 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2090 kg
L x l x h (en m)	5,18 x 1,96 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Intérieur impressionnant
Confort et habitabilité
Vitrine technologique

- Encombrement

Classe S 450 d 4Matic AMG Line

Réduction des effectifs

Anachronique, la Classe S ? Elle demeure pourtant la meilleure ambassadrice de la marque à l'Etoile.

On peut vouloir rouler en Classe S sans forcément s'assurer les services d'un chauffeur. Dans ce cas, la version "courte" (5,18 m tout de même) s'impose. Et, avec ce 3.0 diesel de 367 ch, secondé par un alterno-démarreur délivrant 23 ch, elle donnera le meilleur d'elle même. D'une part parce que les 750 Nm de couple s'affranchissent sans peine des plus de 2 100 kg à vide, d'autre part parce que l'appétit parait étonnamment raisonnable au vu du gabarit. Dans sa livrée AMG Line, la S affiche un look plus "sportif", mais elle évite les écueils du type châssis sport qui dégraderaient la qualité de son amortissement.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	130800 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	164 g/km + 16709 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm³
Puissance	367 ch à nc tr/mn
Couple	750 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/50 R 18
RESERVOIR	76 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2125 kg
L x l x h (en m)	5,18 x 1,96 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s5
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Moteur dynamique et sobre
Présentation plus moderne
Confort

- Peu à l'aise en ville

Classe S Limousine 350 d Executive

Limousine pour radins

Et si la seule voiture à vocation mondiale, c'était la Classe S ? En tout cas, tous les riches de la planète se l'arrachent.

Un moteur diesel sous le capot d'une limousine aussi imposante, cela peut sembler incongru. Mais ce serait oublier que, il y a encore peu, ce type de moteur profitait, dans notre pays, d'une fiscalité allégée. Aujourd'hui, c'est le faible appétit de ce 3.0 qui peut séduire les chauffeurs de maîtres, principaux clients de ce modèle. A bord, tout n'est que luxe, calme et technologie. Mais comme le luxe, c'est aussi avoir le choix, la marque propose une liste de suppléments longue comme un jour sans pain permettant, par exemple, de disposer de sièges arrière dignes d'un jet privé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	120950 € - 20 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	155 g/km + 12579 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm³
Puissance	313 ch à nc tr/mn
Couple	650 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2110 kg
L x l x h (en m)	5,29 x 1,96 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Présentation ultra-raffinée
Possibilités de personnalisation
Sobriété du moteur

- 6 cylindres seulement

Classe S Limousine 450 d 4Matic Executive

La Classe S tout-terrain

Le cuir et les boiseries règnent en maître dans l'habitacle.

Même à ce niveau de gamme, le downsizing est de rigueur. Ainsi, la Classe S n'a plus droit, en diesel, qu'à un 6 cylindres en ligne. Hormis la cinquantaine de chevaux supplémentaires, cette 450 d se distingue de la 350 d par la présence des 4 roues motrices et devient ainsi la limousine parfaite pour se laisser conduire jusqu'à Megève. Si l'espace ne manque pas à bord, notamment aux places arrière grâce à l'empattement XXL, le volume de coffre est plutôt limité vu le gabarit de l'auto. On n'acquiert toutefois pas une Classe S pour déménager, mais pour voyager dans le confort le plus parfait, mission qu'elle remplit avec brio.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	128450 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	164 g/km + 17309 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm³
Puissance	367 ch à nc tr/mn
Couple	750 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/50 R 18
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	540 dm³
POIDS	2145 kg
L x l x h (en m)	5,29 x 1,96 x 1,51
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s0
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

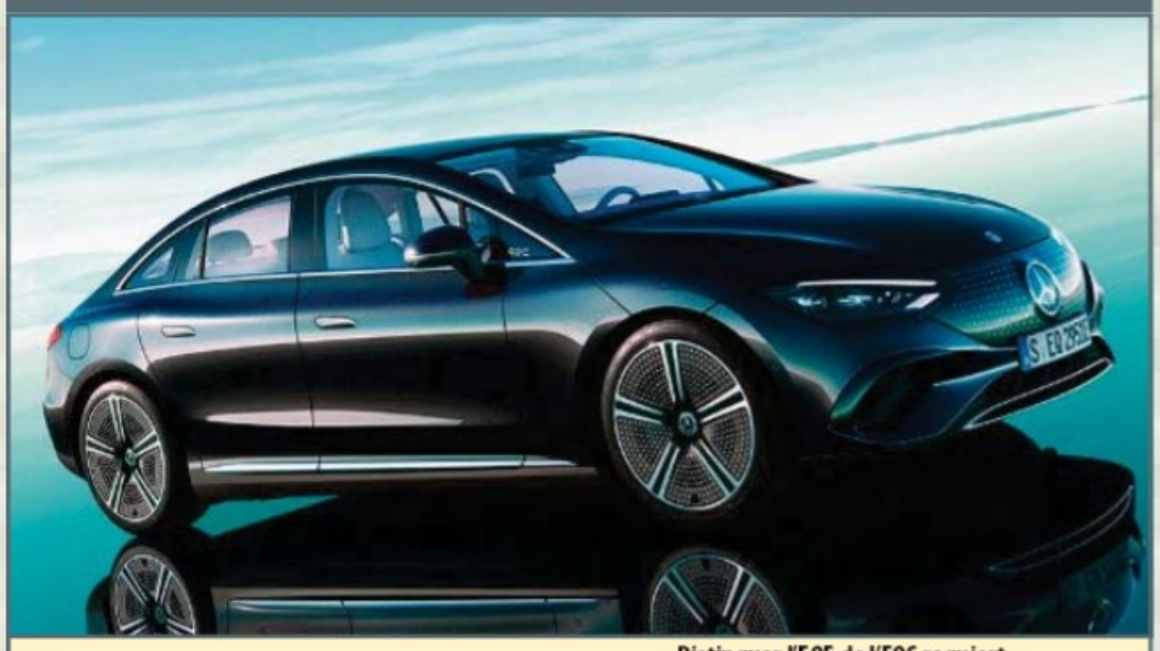
*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Confort imperturbable
Espace aux places arrière

- Volume de coffre
Impose d'employer un chauffeur

EQE 300 Executive Line



Descente en gamme

Distinguer l'EQE de l'EQS requiert véritablement un oeil d'expert.

Afin d'abaisser son premier prix, le pendant électrique de la Classe E propose cette nouvelle variante 300. Version dégonflée de la 350+, elle dispose désormais d'une nouvelle batterie capable de stocker 90,5 kWh d'énergie et s'assure ainsi une autonomie, y compris sur autoroute, parfaitement compatible avec les départs en vacances. Dommage que l'espace aux places arrière et le volume de coffre ne soient pas en adéquation avec le gabarit extérieur. On regrette également que la spectaculaire planche de bord Hyperscreen ne soit disponible qu'en option (5900 €!) sur ce modèle voulu futuriste.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**71 400 €** - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	245 ch
Couple	550 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	449 dm³**
POIDS	2405 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,91 x 1,51
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	7s3
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11 kW) 78h (secteur)
AUTONOMIE	532 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Arrêts recharge limités
Prix par rapport à la 350+

- Habitabilité / coffre
Trop d'options

EQE 53 AMG 4Matic+

Potion magique d'électrons

Même occultée, la calandre AMG arbore les barres verticales.

Les sorciers d'AMG n'ont pas tardé à se pencher sur la recette EQ. Et, comme à leur habitude, ils y ont ajouté beaucoup de piment. Toutefois, malgré ses 625 ch, l'EQE 53 AMG est davantage une redoutable routière qu'une sportive affirmée. Difficile, en effet, de rendre agile un mastodonte de plus de 2,5 tonnes, même lorsque celui-ci est doté, en série, d'un très efficace dispositif à 4 roues directrices. Cette débauche de puissance a également une incidence négative sur l'autonomie, qui devient ainsi indigne d'une auto vouée à parcourir de longs trajets.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**127 100 €** - 15 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	625 ch
Couple	950 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	275/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 90,6 kWh
COFFRE	449 dm³**
POIDS	2540 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,91 x 1,51
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	3s5
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11 kW)
AUTONOMIE	441 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Puissance
Confort

- Autonomie
Manque d'agilité

EQE 350+ Electric Art

La petite soeur

Le coup de crayon de l'EQE, sans extravagance, se veut avant tout aérodynamique.

Avec 10 modèles, Mercedes compte l'une des offres électriques les plus larges du marché. Seule berline, avec l'EQS, de cette grande famille, l'EQE emprunte à sa sœur la plateforme EVA2 pour s'imposer dans ce segment, dominé par la Tesla Model S. Mais l'EQE compte sur sa présentation et sa finition pour prendre le large. On y retrouve même le large écran Hyperscreen, dont ne profite cependant pas cette finition Electric Art. Mais l'essentiel est là pour voyager facilement, comme l'excellent planificateur de trajet. Le moteur arrière a pris du muscle (320 ch) et gagné une batterie plus généreuse (96 kWh).

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**82 750 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	292 ch
Couple	565 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/35 R 21 - 285/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	449 dm³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,91 x 1,51
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
TEMPS DE CHARGE	9h30 (11kW) 78h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Autonomie en hausse
Confort

- Prix élevé
Habitabilité / coffre

EQS 450+ AMG Line

Coup d'état

Le bandeau lumineux rouge qui court sur toute la largeur de la poupe signe les Mercedes électriques.

Avec sa batterie identique à celle de la 580 mais privée de roues avant motrices, la nouvelle 450+ voit son autonomie grimper en flèche. Avec sa présentation intérieure luxueuse et son contenu technologique parmi les plus complets du marché, l'EQS ne craint pas de s'affirmer comme une alternative crédible à l'indéboulonnable Classe S. L'espace alloué aux occupants des places arrière est toutefois trop restreint pour que les grands de ce monde en fasse leur nouvelle limousine préférée. Mais, en matière de confort, elle n'a rien à envier à sa soeur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**136 250 €** - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	360 ch
Couple	568 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 108,4 kWh
COFFRE	617 dm³**
POIDS	2515 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s1
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11 kW) 90h (secteur)
AUTONOMIE	635 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Autonomie digne d'une routière
Technologies embarquées
Aussi luxueuse que la Classe S

- Habitabilité arrière

EQS 580 4Matic AMG Line

La Classe S du futur

La Mercedes EQS pousse encore plus loin les potentiomètres en matière de mobilité électrique... mais aussi la Classe S vers la retraite. Limousine du futur, elle présente les dernières trouvailles technologiques, dont une planche de bord entièrement numérique. Elle embarque dans son plancher une nouvelle batterie de 118 kWh de capacité. Mercedes maîtrisant la question de l'efficience, elle peut facilement viser les 500 km d'autonomie sur autoroute. On pourrait simplement regretter les places arrière étriquées vu le gabarit, mais qu'importe : dans le segment des électriques, c'est une référence.

Avec son dessin original, la Mercedes EQS présente un coefficient aérodynamique record de 0,20 !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**167300 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	523 ch
Couple	855 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 108 kWh
COFFRE	617 dm³
POIDS	2686 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	23,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,5 s
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11kW) 90h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Autonomie généreuse
Technologies embarquées
Performances sportives

Gabarit imposant

AMG GT Coupé 4 portes 53 4Matic+

Coeur de pirate

Malgré son nom, ce coupé 4 portes n'est en rien une AMG GT rallongée. Son châssis est en fait dérivé de celui de la précédente Classe E. Il s'agit donc plus, en un sens, d'une sorte de CLS AMG (qui, elle, n'existe plus). Forcément, le comportement, en partie grevé par le poids, reste donc nettement moins efficace que celui du coupé AMG GT. Et même, c'est plus gênant, que celui de sa grande rivale, la Porsche Panamera. La version intermédiaire 53 de 435 ch conserve sa mécanique micro-hybride et plaît toujours pour son homogénéité, contrairement à la 63 S au V8 hybride rechargeable théâtral et intouchable.

Nouvelles jantes, regard et boucliers agressifs... Le restylage a rendu ce coupé 4 portes plus féroce !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**152100 €** - 32 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	218 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2999 cm³
Puissance	435 ch à 6100 tr/mn
Couple	520 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 19 - 285/40 R 19
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	456 dm³
POIDS	2045 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,88 x 1,45
VITESSE MAXI	285 km/h
0 à 100 km/h	4s5
CONSOMMATION MIXTE	9,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

V8 fabuleux
Présentation huppée

Comportement perfectible
Tarif exagéré

SL 63 AMG 4Matic+

Bon sang ne saurait mentir

C'est peu dire que la Mercedes SL est l'un des modèles les plus emblématiques de la marque à l'étoile. Six générations et 68 ans plus tard, la nouvelle mouture voit le jour. Toujours cabriolet, elle renoue avec la tradition en adoptant une capote en toile. C'est bien là l'un des rares héritages de cette sportive, aux changements techniques plus profonds : car c'est Mercedes-AMG qui a entièrement développé ce nouvel opus. Affûtée comme jamais malgré son poids, elle embarque un gros coeur de 585 ch, le même que celui de l'AMG GT Coupé, la supercar de la marque d'Affalterbach.

Le design de la SL change radicalement et gagne en agressivité avec la calandre "Panamericana".

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**203350 €** - 52 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	298 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3982 cm³
Puissance	585 ch à 5500 tr/mn
Couple	800 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/40 ZR 20 - 295/35 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	213/240 dm³
POIDS	1970 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,92 x 1,36
VITESSE MAXI	315 km/h
0 à 100 km/h	3s6
CONSOMMATION MIXTE	12,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Sonorité enjouée
Dynamisme affirmé
Performances sportives

Tarifs élevés

AMG GT Coupé 63 4Matic+

La 911 peut trembler

Après une première génération à ne pas mettre entre toutes les mains, l'AMG GT Coupé nous revient avec des performances revues à la hausse, une débauche de technologie et... deux strapontins. Désormais 2+2, cette allemande ne craint plus d'aller se frotter à la reine Porsche 911. Mais si, au quotidien, ses suspensions plus prévenantes et sa prise en mains diablement facile séduiront les novices, les possesseurs du précédent modèle regretteront qu'elle ait perdu en caractère. Et, ce, même si elle a le bon goût de toujours abriter 8 cylindres sous son capot... avant.

Comme la Porsche 911, l'AMG GT Coupé a fait évoluer son dessin en douceur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**201 750 €** - 51 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	319 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2999 cm³
Puissance	435 ch à nc tr/mn
Couple	520 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 19 - 285/40 R 19
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	456 dm³
POIDS	2040 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,96 x 1,46
VITESSE MAXI	285 km/h
0 à 100 km/h	4s5
CONSOMMATION MIXTE	9,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Facile à conduire
Performances de haut niveau
2 petites places à l'arrière

Trop bien élevée

GLA 180 Progressive Line

Sacrifices en série

Légèrement retouché, le GLA adopte une nouvelle face avant un peu moins calquée sur celle de la Classe A.

Même lorsque l'on porte une étoile sur sa calandre, on peut se préoccuper d'être accessible au plus grand nombre. Avec un tarif supérieur à 45 000 €, ce GLA "premier prix" n'est toutefois en rien bradé. D'autant qu'il faudra ajouter de nombreuses options à cette finition Progressive Line pour obtenir une dotation décente. Fraichement, et légèrement, retouché, ce SUV affiche toutefois une présentation dernier cri et une qualité de fabrication au meilleur niveau de sa catégorie. Malheureusement, avec ses 136 ch, et malgré son excellente boîte, cette motorisation est parfois à la peine.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45200 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	147 g/km + 2544 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	136 ch à nc tr/mn
Couple	230 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	393/503 dm³**
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	10s0
CONSOMMATION MIXTE	6,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Qualité de finition
Présentation moderne

- Moteur à la peine
Equipement de série

GLA 250 e Hybrid EQ AMG Line

Hybridation coûteuse

Le 250 e séduit avant tout par ses accélérations et sa frugalité.

Le nouveau GLA propose, comme tous ses concurrents, une version hybride rechargeable. Equipé du bloc 1.3 développé avec Renault et d'un moteur électrique coupleux, il jouit d'un bon agrément de conduite au quotidien sans négliger le confort. D'autant que ce GLA 250 e boit peu, même lorsque la batterie est vide avec moins de 8 l/100 km en moyenne. En revanche, il perd du volume de coffre et se retrouve à jouer dans la catégorie inférieure, surtout que l'option de la banquette coulissante n'est pas disponible. Reste son habitacle moderne qui contrebalance un prix de vente élevé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59150 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	24 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	218 ch
Couple	450 Nm
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	370 dm³
POIDS	1830 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Motorisation
Qualité de finition

- Coffre réduit
Pas de banquette coulissante

GLA 200 7G-DCT AMG Line

Branché et exubérant

Comme souvent chez Mercedes, le restylage de mi-carrière est quasi-invisible.

Dans sa finition haut de gamme sportive, l'actuel GLA assume son positionnement de SUV "branché" à l'extérieur et en met plein les yeux à l'intérieur. Une immense dalle numérique trône fièrement sur le haut de la planche de bord et regroupe le combiné d'instrumentation et les commandes de l'habitacle. Classe mais pas toujours ergonomique… Et avec un petit coffre et peu de rangements, la vie à bord n'est pas vraiment le point fort de ce SUV Mercedes. Au contraire du bloc de 163 ch qui dispose déjà de bonnes reprises, distillées tout en douceur grâce à la boîte automatique 7G-DCT.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50600 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	150 g/km + 3119 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	163 ch à 5500 tr/mn
Couple	270 Nm à 1620 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	393/503 dm³**
POIDS	1570 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	8s9
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur / Boîte
Intérieur moderne

- Coffre
Aspects pratiques

GLA 180 d Progressive Line

Sobre comme un chameau

Améliorée lors du restylage, la présentation intérieure surclasse la concurrence.

Le plus compact des SUV Mercedes profite de son restylage pour descendre en gamme. Cela se traduit par l'arrivée d'une déclinaison 180 d dont le 2.0 ne délivre pas plus que 116 ch. Autant dire que, vu le poids de l'engin, les performances ne sont pas sa préoccupation première. En revanche, l'économie d'usage l'a visiblement été puisque sa sobriété fait référence dans la catégorie. Vu le manque d'espace alloué aux passagers arrière et au coffre, on ne choisira pas un GLA pour ses aptitudes familiales. En revanche, le confort, amélioré sur cette version, fait désormais partie de ses atouts.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46100 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	140 g/km + 1504 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	116 ch à nc tr/mn
Couple	280 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/65 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	393/503 dm³**
POIDS	1660 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	11s0
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Sobriété
Amortissement

- Habitabilité / coffre
Accélérations / reprises

GLA 200 d 8G-DCT Progressive Line

Plus confortable

Et si le premier niveau de finition était le meilleur ? En témoigne cette version 200 d Progressive Line qui ne bénéficie ni des jantes 19'' ni de l'amortissement sport de la finition AMG Line, beaucoup plus ferme. Un mal pour un bien qui a le mérite de faire baisser la note finale tout en gardant une dotation d'équipements très correcte. Le diesel, largement éprouvé dans le reste de la gamme Mercedes, s'avère sobre et efficace pour parcourir de longues distances. Dommage que l'espace à bord ne soit pas du même acabit sans compter le coffre pas plus grand que celui d'une Clio...

Vu de derrière, le GLA reprend le style de la Classe A avec une signature lumineuse spécifique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47850 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	140 g/km + 1504 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	150 ch à 3400 tr/mn
Couple	320 Nm à 1400 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	393/503 dm³
POIDS	1681 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort
Sobriété

- Coffre
Habitabilité

EQA 250+

Déclinaison électrique

Reposant sur la même plateforme que le GLA, ce Mercedes EQA n'est pas bien différent. Il reprend le tableau de bord des derniers modèles et tout l'équipement high-tech qui en découle. Mais il ampute le coffre, déjà de taille modeste sur la version thermique. L'EQA se rattrape sur les routes avec une douceur de fonctionnement très agréable. En ville, le moelleux des suspensions et le silence étonnent dans un tel véhicule. Attention à l'autonomie mesurée, suffisante mais pas exceptionnelle pour les grands parcours. Mais la nouvelle version 250+ propose désormais une batterie plus généreuse.

Tout comme le GLA, l'EQA a été (très légèrement) restylé fin 2023.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46950 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	190 ch
Couple	385 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 70,5 kWh
COFFRE	333 dm³
POIDS	2029 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	158 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	55h (secteur) 6h40 (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Douceur de conduite
Vivacité

- Coffre ridicule
Pas éligible au bonus

GLA 220 d 4Matic 8G-DCT AMG Line

Brio mécanique

Le diesel le plus puissant de la gamme se croit tout permis et se paye le luxe des quatre roues motrices. Sécurisant, ce système offre un comportement routier impérial en toutes circonstances. Surtout qu'il est agréable de voyager avec les 190 ch de ce "mazout", pas trop bruyant et très économe, malgré l'absence d'hybridation, notamment sur autoroute. C'est là que le GLA prend tout son sens, entre les multiples aides à la conduite et les performances du bloc Mercedes. Un bilan positif malgré le coffre tout petit et un prix d'attaque élevé pour le plus petit des SUV de la marque.

Cette version 220 d n'est disponible qu'avec la transmission intégrale 4Matic et la boîte auto. à huit rapports.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58200 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	151 g/km + 4581 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	190 ch à 3800 tr/mn
Couple	400 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	51 litres
COFFRE	393/503 dm³
POIDS	1763 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	214 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur convaincant
Présentation soignée

- Prix
Coffre

GLB 200 Progressive Line

Manque de place

Arrivé fin 2019, le GLB inaugure le segment des SUV compacts 7 places chez Mercedes. Si l'idée séduit, les résultats dans l'habitacle ne sont pas au niveau : espace étriqué, difficulté d'accès à la troisième rangée et volume de coffre un peu juste pour la catégorie... Heureusement, la présentation et la finition sont de belle facture. L'allemand dispose aussi d'un confort certain, bonifié par la souplesse des suspensions. Evitez toutefois cette version 200 qui manque cruellement de punch et ne ménage pas le portefeuille à la pompe (presque 10 l / 100 km en moyenne).

Le GLB dispose de 7 vraies places même si l'accès à bord est difficile pour des adultes à l'arrière.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50400 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	155 g/km + 4679 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	163 ch à 5500 tr/mn
Couple	250 Nm à 1620 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	429/555 dm³**
POIDS	1555 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,83 x 1,67
VITESSE MAXI	207 km/h
0 à 100 km/h	9s1
CONSOMMATION MIXTE	6,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Confort
Finition

- Consommation
Habitabilité

GLB 35 AMG 4Matic

Sport en famille

S'il n'est pas aussi radical que d'autres modèles préparés par AMG, ce GLB 35 4Matic régale par sa polyvalence. Entre la boîte auto. à double embrayage, le système 4Matic, les 306 ch et des trains roulants spécifiques, le SUV peut se mouvoir à vitesse grand V ou être doux lors d'un usage au quotidien. Et se révéler un peu plus agile en virage sans casser les vertèbres des occupants grâce à différents modes de conduite paramétrables via l'écran central. Difficile de lui trouver un rival, lui aussi capable d'emmener 7 personnes en un temps record: familles pressées, profitez-en !

La boîte auto. double embrayage à huit rapports peut se montrer aussi rapide que douce selon les besoins.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**73 850 €** - 20 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	208 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1991 cm³
Puissance	306 ch à 5800 tr/mn
Couple	400 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 21
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	429/555 dm³
POIDS	1850 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,83 x 1,67
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,9 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Performances
Polyvalence d'utilisation
Présentation cossue

- Addition tarif + malus

GLB 220 d 4Matic AMG Line

Chameau à 7 bosses

Le GLB, c'est le SUV compact 7 places de Mercedes. Sous ses allures de gros dur, c'est en fait un tendre : ses suspensions souples tolèrent pas mal de roulis, et il n'aime pas être brusqué. À l'intérieur, il souffle le chaud et le froid. Si l'on apprécie la présentation moderne et soignée et la modularité (banquette coulissante), l'habitacle manque de largeur, et la troisième rangée, exiguë et difficile d'accès, se destine en priorité à des enfants. Doux et plutôt efficace, le 2.0 diesel de 190 ch - obligatoirement attelé à une boîte auto. - se distingue par son appétit contenu.

Le GLB est un SUV compact Mercedes qui se distingue par ses 7 places et son look "baroudeur".

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**61 650 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	158 g/km **+ 7005 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	190 ch à 3800 tr/mn
Couple	400 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	429/555 dm³
POIDS	1809 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,84 x 1,70
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	29,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Sobriété
Confort
Technologie / finition

- Habitacle étroit

GLB 200 d Progressive Line

Etonnante étoile

Les SUV à sept places et diesel sont frappés de plein fouet par les malus. Pour les budgets -relativement- serrés, la version 200 d d'entrée de gamme est une bonne alternative. Mais, au gré des hausses de prix et des nouveaux barèmes de malus, son prix ne cesse de flamber, année après année. Avec la finition Progressive Line, qui n'oublie aucun équipement essentiel, le confort est préservé grâce à un amortissement très bien calibré. Et une bonne surprise en cachant une autre, ce GLB affiche les consommations plutôt faibles, avec une moyenne de 6,2 l / 100 km relevée par nos soins.

L'intérieur du GLB est calqué sur celui des GLA et Classe B. Finition et techno sont ses points forts.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**51 300 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	148 g/km **+ 4026 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	150 ch à 3400 tr/mn
Couple	320 Nm à 1400 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	429/555 dm³
POIDS	1800 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,83 x 1,66
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★½☆

+ Sobriété remarquable
Agrément de conduite
Malus limité

- Comportement pataud

EQB 250+

Pourquoi dépenser plus ?

Comme la plupart de ses rivaux, l'EQB s'est lancé, il y a quelques mois, dans la guerre des prix. Il s'est donc défait de son moteur électrique avant pour n'en conserver qu'un à l'arrière et a totalement revu sa gamme. Désormais, ce bloc d'entrée de gamme n'est ainsi plus disponible qu'en finition de "base". L'important est que le tarif reste sous la barre des 47 000 €, ce qui lui permet de viser le bonus écologique. L'autonomie est honorable, sans que les reprises ne souffrent exagérément de la perte d'un tiers de la cavalerie. A ce jour, l'EQB est toujours le seul SUV compact électrique comptant 7 places.

L'EQB 250+ n'est pas sous-équipé. Mais pour le même prix, la série Edition faisait mieux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**46 950 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 3000 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	190 ch
Couple	385 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 70,5 kWh
COFFRE	391/517 dm³
POIDS	2114 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,84 x 1,62
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h40 (11kW)

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Eligible au bonus
7 places de série
Autonomie décente

- Puissance de charge (100 kW)

GLC 300 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line +

Niche fiscale

Capable de parcourir 85 km sans bruler la moindre goutte de sans-plomb, ce GLC hybride rechargeable fait référence dans sa catégorie. En revanche, malgré la puissance élevée, ne vous attendez pas à des performances de sportif. A cause de sa batterie XXL, il atteint, en effet, les 2,4 tonnes à vide. Et lorsque sa batterie l'est elle aussi, vide, son appétit atteint les 10 l / 100 km. Bien que son tarif atteigne des sommets, il n'est, au final, pas si coûteux car il est moins touché par le malus que ses frères diesels, même s'il est pénalisé par un malus au poids. Et son confort est supérieur à ces derniers, sa mécanique se faisant quasi inaudible.

La trappe sur l'aile arrière gauche trahit la présence d'une mécanique hybride rechargeable sous le capot.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	77 450 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	13 g/km + 8750 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm³
Puissance	313 ch cumulés
Couple	550 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	385 dm³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	217 km/h*
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

Autonomie électrique
Silence de fonctionnement

Poids déraisonnable
Conso. batterie vide

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

GLC 400 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line +

Montée en puissance

Après le succès du premier opus, cette nouvelle mouture peaufine son style, dans la continuité. Mais elle hérite de la plateforme de la Classe C, qui lui offre de meilleures prestations dynamiques, et d'inédites roues arrière directrices. Elles ne sont pas de trop pour aider ce gros bébé de 2 325 kg à tourner. Un poids élevé, qu'il doit surtout à une gigantesque batterie de 31,4 kWh. Franchir la barre des 100 km d'autonomie ne serait qu'une formalité. De quoi profiter du cocon technologique… et retarder le réveil du moteur essence, qui peut ingurgiter près de 9,0 l / 100 km en moyenne !

Le nouveau GLC fait sa révolution avec la séduisante planche de bord empruntée à la Classe C.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80 250 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	13 g/km + 8750 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm³
Puissance	381 ch cumulés
Couple	650 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	470 dm³
POIDS	2 375 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	237 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

*Données constructeurs

Autonomie record
Confort et ambiance

Poids élevé
Consommations en hybride

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

GLC 300 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line +

Technophile

En associant la sobriété du diesel avec la capacité de l'hybride rechargeable à effectuer de petits parcours en mode électrique (87 km mesurés par notre Labo), le GLC prend le dessus sur ses rivaux. Avec ses 333 ch et ses 750 Nm de couple, il se montre également redoutable dans l'exercice des relances. Mais cette débauche de technologie a deux revers. D'une part, elle alourdit considérablement ce SUV, ce qui se paie par un manque d'agilité flagrant. D'autre part, la batterie empiète trop largement sur le volume de coffre, ici inférieur à celui de la plupart des berlines compactes. Sans parler du tarif stratosphérique...

Mercedes est la seule marque premium à proposer une motorisation diesel hybride rechargeable.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	80 100 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	12 g/km + 10850 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	333
Couple	750
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18 - 255/55 R 18
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	385 dm³**
POIDS	2415 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,65
VITESSE MAXI	217 km/h
0 à 100 km/h	6s4
CONSOMMATION MIXTE	0,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

Autonomie électrique
Reprises

Volume de coffre
Poids

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

GLC 220 d 4Matic AMG Line

Le même en mieux

Ne vous fiez pas aux apparences. Malgré les ressemblances : cette nouvelle génération repose sur une plateforme inédite pour le GLC. Plus long de 6 cm, le SUV fait gonfler ses cotes. Mais cela profite davantage au coffre (590 dm³) qu'aux places arrière, plus étriquées. A l'avant, l'ambiance est plus moderne et technologique, avec le grand écran tactile. Un vrai spectacle ! Les niveaux d'insonorisation et de confort montent également d'un cran. Au contraire des consommations, qui baissent. Avec un système micro-hybride 48 V, le moteur diesel tombe à 6,6 l / 100 km en moyenne.

Le GLC II fait quelques efforts stylistiques mais ne marque pas de réelle rupture avec son prédécesseur.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71 850 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 6274 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	197 ch à 3 600 tr/mn
Couple	440 Nm à 1 800 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	590 dm³
POIDS	2010 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	219 km/h*
1 000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

Consommation en baisse
Confort et insonorisation

Prix en hausse
Chères options

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

GLC 450 d 4Matic AMG Line

Le dernier dinosaure

Alors que même les versions AMG se sont converties au 4 cylindres, le GLC parvient à conserver un "six-en-ligne" dans sa gamme... diesel. Et pas n'importe lequel puisque le 3.0 de cette variante dispose, excusez du peu, de 367 ch, lesquels peuvent être appuyées temporairement par les 23 ch de l'alterno-démarreur. Plus que les performances pures, c'est toutefois par son agrément que ce moteur séduit. A bord, on retrouve une qualité de fabrication au dessus de la mêlée et une débauche de technologies... le plus souvent proposées en option. Le confort moelleux est, lui, livré de série pour peu que l'on n'opte pas pour le pack Technique (3 400 €).

Comme souvent chez Mercedes, le quasi-inévitable détour par la liste des options fera rapidement grimper la note.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	82 250 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	168 g/km + 18928 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm³
Puissance	367 ch à nc tr/mn
Couple	750 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	590 dm³**
POIDS	2080 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,89 x 1,64
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	6,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Suspensions moelleuses
Qualité de fabrication

- Facture
Amortissement du pack Technique

GLC Coupé 200 4Matic AMG Line

Un coupé plus familial

Dans la foulée du GLC, sa déclinaison coupé a été totalement remaniée... même si, au premier coup d'oeil, ce n'est pas flagrant. Les évolutions sont plus marquées à bord avec une planche de bord totalement redessinée et intégrant nombre de nouvelles fonctions. Identique à celle du GLC "tout-court", l'offre du GLC Coupé débute avec ce 2.0 turbo de 204 ch. Un bloc qui ne brille pas par ses capacités de relance, mais plutôt par un appétit gargantuesque. En compensation, ce nouvel opus se révèle plus confortable et habitable, tandis que son volume de coffre a fortement augmenté.

Difficile de croire que ce GLC Coupé est entièrement nouveau.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	69950 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	164 g/km + 12059 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	204 ch à nc tr/mn
Couple	320 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	560 dm³**
POIDS	1945 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	227 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	7,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Habitabilité en progrès
Volume de coffre

- Moteur apathique et gourmand
Prix

GLC 63 AMG S E Performance

Pachyderme agile

Pour continuer à proposer une version très musclée du GLC malgré des normes de rejets de plus en plus contraignantes, AMG a coupé son moteur en deux, le faisant passer de 8 à 4 cylindres. Mais grâce à l'appui d'un système d'hybridation rechargeable, ce SUV développe pas moins de 680 ch. Cette mécanique visant plus les performances que l'efficience (12 km seulement en mode électrique), le coup de pied aux fesses est présent à chaque pression sur l'accélérateur. Toute cette débauche de technologie se paie évidemment sur la balance. Malgré cela, l'électronique permet à ce pachyderme de conserver une certaine agilité.

L'intérieur ressemble beaucoup aux GLC "normaux", à part quelques liserés rouges et menus spécifiques.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	139 650 € - 37 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	221 g/km + 70000 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1999 cm³
Puissance	680
Couple	1020
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/45 R 20 - 295/40 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	385 dm³**
POIDS	2310 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,92 x 1,64
VITESSE MAXI	275 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	7,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Accélérations époustouflantes
Confort acceptable

- Mécanique sans noblesse
Poids

Les 4 roues directrices tentent de donner un peu d'agilité à ce SUV pachydermique.

GLC Coupé 300 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line +

Crise du logement

Cette motorisation devrait être l'une des plus vendues dans notre pays.

Pour environ 4 000 € de moins que le 400 e, le 300 e en reprend les qualités en matière d'autonomie, de qualité de fabrication, de confort et même de performances. En effet, malgré un poids à vide de 2 330 kg, les accélérations sont franches en toutes circonstances. Si l'écologie sort grande gagnante de cette conversion, principalement parce que ce GLC peut rouler environ 100 km sans avoir besoin de la moindre goutte de sans-plomb, elle impose quelques sacrifices. Le coffre perd ainsi presque 150 dm³ à cause de l'installation de la batterie sous son plancher.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	83 000 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	13 g/km + 8900 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm³
Puissance	313
Couple	550
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18 - 255/55 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	395 dm³**
POIDS	2360 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	6s7
CONSOMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Autonomie électrique
Confort

− Volume de coffre

GLC Coupé 220 d 4Matic AMG Line

Exhausteur de goût

Avec cette déclinaison à pavillon plongeant, le GLC s'attaque clairement au BMW X4.

On ne change pas une recette qui gagne, on l'améliore. Voilà une phrase qui doit être inscrite sur les murs des bureaux d'études Mercedes. En effet, ce nouveau GLC Coupé, qui ressemble à s'y méprendre à son prédécesseur, progresse sur de nombreux points. Plus habitable, mieux présenté intérieurement, il s'avère surtout plus agréable à conduire, plus confortable, plus performant et moins gourmand. Mention spéciale pour le volume de coffre, enfin à même d'accepter tous les bagages de la famille. Cette accumulation de qualités se paie au prix Mercedes, c'est à dire très chèrement.

Les chiffres

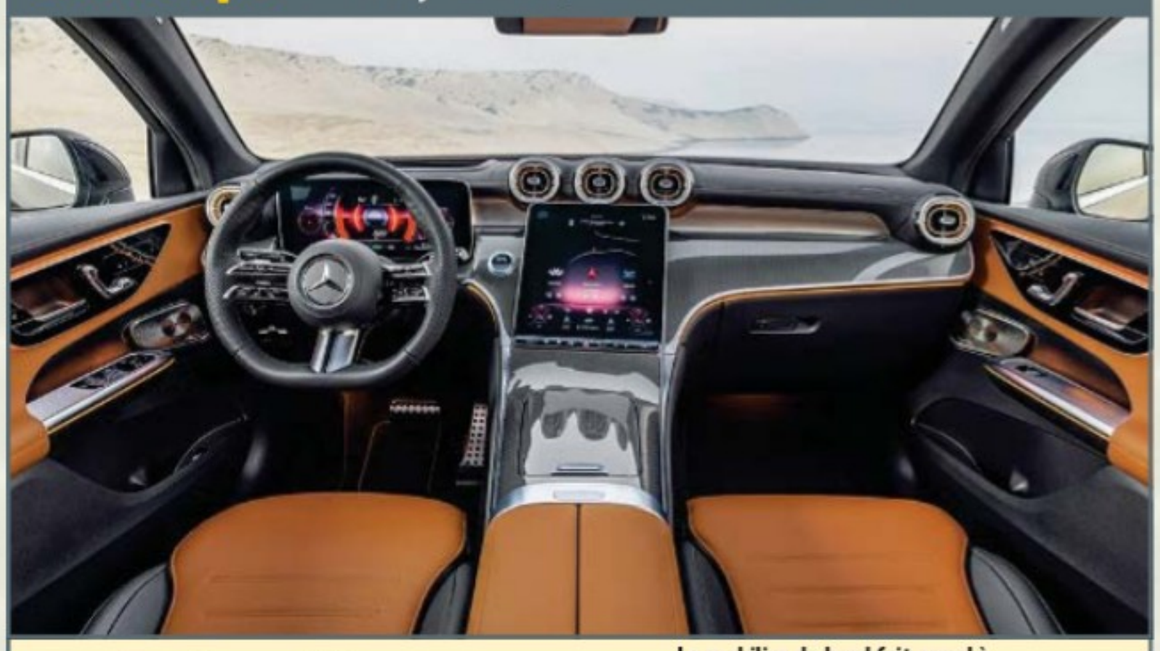
PRIX - PUISSANCE FISCALE	75 150 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 6 797 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	197 ch à nc tr/mn
Couple	440 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	2050 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur agréable et sobre
Suspensions moelleuses

− Une facture qui fait mal
Evolutions esthétiques limitées

GLC Coupé 400 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line +



Ecolo dans l'âme

Le mobilier de bord fait appel à des matériaux de grande qualité et est assemblé avec soin.

Comme souvent, Mercedes a, lors du renouvellement du GLC Coupé, fait évoluer le dessin général mais revu en profondeur les entrailles. Ce 2ème opus est ainsi basé sur la plateforme de la récente Classe C. Il en reprend d'ailleurs la planche de bord et cette mécanique hybride rechargeable. Malgré son matricule élevé, celle-ci repose sur un 4 cylindres. L'agrément ne sort pas gagnant de ce choix mais, avec les 381 ch et la boîte auto. à 9 rapports très réactive, les accélérations sont bien là. Cerise sur le Strudel, la grosse batterie de 31,4 kWh permet de viser les 100 km en utilisation "zéro émission".

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	87100 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	13 g/km + 8900 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm³
Puissance	381
Couple	650
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 18 - 255/55 R 18
RESERVOIR	49 litres
COFFRE	395 dm³**
POIDS	2360 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	239 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	0,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Accélérations et reprises
Finition

− Il lui manque 2 cylindres

GLC Coupé 300 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line +

Extrême polyvalence

En France, le GLC Coupé n'est disponible qu'avec une tenue de sport siglée AMG.

Avec cette motorisation, Mercedes espère additionner les avantages de l'hybride rechargeable avec ceux du diesel. Capable, au quotidien, de parcourir une centaine de kilomètres en mode électrique, il affiche également une soif modérée lorsqu'il fonctionne en mode hybride. Et comme ses suspensions effacent efficacement les déformations du bitume, et que l'espace alloué aux passagers et aux bagages est très correct, il a tout de l'achat raisonnable. Sauf que ses qualités se paient très cher. En choisissant quelques options, on peut ainsi, sans difficultés, dépasser la barre des 100 000 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	86950 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	12 g/km + 11 630 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	333
Couple	750
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	395 dm³
POIDS	2435 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	219 km/h*
1000 m D. A.	27,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Sobriété en mode hybride
Confort

− Il faut casser sa tirelire

GLC Coupé 450 d 4Matic AMG Line

Pur sang

Pour ceux qui considèrent qu'un dessin aussi sportif que celui du GLC Coupé ne peut tolérer un 4 cylindres, une seule option est désormais envisageable : le 450 d. Il suffit de parcourir quelques kilomètres au volant de cette version pour réaliser à quel point la conduite de ce bloc enchante. Accélérations, reprises, agilité, "musique"... ce 3.0 coche toutes les cases, surtout lorsqu'il est équipé des 4 roues directrices. Une option qui fait grimper de 3 400 € (pack Technique) une addition déjà pimentée et qui n'est pas sans incidence négative sur le confort, l'amortissement étant alors raffermi.

Malgré sa ligne de toit plongeante, le GLC Coupé conserve un espace décent pour les têtes des occupants de la banquette.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	88 950 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	168 g/km + 14 156 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2 989 cm³
Puissance	367 ch à nc tr/mn
Couple	750 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	62 litres
COFFRE	560 dm³**
POIDS	2 100 kg
L x l x h (en m)	4,77 x 1,89 x 1,61
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	6,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Moteur enchanteur
Agilité (4 roues directrices)
Finition

Tarif indigeste

GLE 300 d 4Matic AMG Line

Toujours mieux

Génération après génération, le GLE ne cesse de grandir. Cela ne plaide ni pour la maniabilité ni pour l'agilité, mais il n'en a cure, puisqu'il privilégie confort et habitabilité. A l'arrière, les passagers sont choyés tandis qu'apparaissent deux sièges d'appoint. A l'espace s'ajoute le luxe d'équipements sophistiqués, allant de la conduite semi-autonome à une kyrielle de fonctions multimédias ! En entrée de gamme, le GLE se dote d'un bloc diesel 4-cylindres micro-hybride de 269 ch "très suffisant", pas trop gourmand. Mais il manque de noblesse pour un SUV chic... et ne lui évite pas le malus pour autant !

Difficile de faire la différence entre ce GLE restylé et le précédent.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	98 450 € - 16 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	176 g/km + 39 341 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	269 ch à nc tr/mn
Couple	550 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/55 R 19
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	500/603 dm³**
POIDS	2260 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 2,01 x 1,80
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	6s9
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort et habitabilité
Finition

Bruit moteur décevant
Malus costaud

GLE 400 e Hybrid EQ 4Matic AMG Line

Batterie inflationniste

A ce niveau de gamme, impossible de ne pas proposer de motorisation hybride rechargeable. Le GLE va même plus loin en associant cette technologie à un moteur diesel ou, comme ici, à un bloc essence. Depuis le restylage, cette déclinaison intègre désormais une batterie de 31,2 kWh, ce qui lui permet de parcourir jusqu'à une centaine de kilomètres en mode électrique. Le silence qui règne alors à bord permet de profiter au maximum des suspensions moelleuses, des sièges enveloppants, des matériaux raffinés ou encore du remarquable système audio Burmester, livré de série.

Le style intérieur est aussi massif que celui de l'extérieur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	106 650 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	18 g/km + 18 380 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 999 cm³
Puissance	381
Couple	650
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/55 R 19
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	482 dm³**
POIDS	2645 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 2,01 x 1,80
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s1
CONSOMMATION MIXTE	0,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Autonomie électrique
Silence de fonctionnement

Moteur 4 cylindres
Prix

GLE 350 de Hybrid EQ 4Matic Avantgarde Line

Concessions fiscales

S'il est toujours l'un des best-sellers Mercedes au niveau mondial, le descendant du ML est désormais à la peine dans les pays, comme le nôtre, où les rejets de CO_2 sont lourdement taxés. Pour tenter de reprendre un peu de poil de la bête, le GLE intègre donc à sa gamme une version hybride rechargeable diesel. Mais si la puissance et le couple, garants de reprises honorables, sont là, la base de cette mécanique reste un 4 cylindres. L'agrément de conduite n'est donc pas franchement de la partie. Regrettable car ce SUV est, par ailleurs, un exemple en matière de confort et de luxe.

Désormais soumis au malus au poids, le GLE 350 de a vu son prix total bondir de plus de 20 000 € en 2025 !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	95 750 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	16 g/km + 20 330 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1993 cm³
Puissance	333
Couple	750
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/55 R 19
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	482 dm³**
POIDS	2695 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 2,01 x 1,80
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s9
CONSOMMATION MIXTE	0,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Qualité de fabrication
Amortissement

Manque de noblesse du moteur
Pas très agréable à conduire

GLE Coupé 350 de Hybrid EQ 4Matic AMG Line

Cuisine du terroir

Le GLE Coupé hybride rechargeable est également disponible en version essence.

Voilà un modèle qui tente d'associer tout le savoir-faire de Mercedes. Un peu de SUV Coupé, une touche d'hybride rechargeable, du diesel, des équipements électroniques à foison et un châssis affuté. Le recette qui donne naissance à cette version est finalement assez goûteuse bien qu'un peu indigeste, tant par son poids que par son prix. Il n'est pas non plus interdit de trouver que l'ensemble inclut quelques produits peu nobles, à l'instar du 4 cylindres 2.0 diesel sur lequel est basé la mécanique, ou que la présentation générale manque de finesse.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	110 500 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	14 g/km + 22 130 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 993 cm³
Puissance	333
Couple	750
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/50 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	510 dm³
POIDS	2730 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 2,02 x 1,72
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	6s9
CONSOMMATION MIXTE	0,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Economique à l'usage
Agréable à conduire

4 cylindres
L'addition

GLS 450 d 4Matic AMG Line

La Classe S des SUV

Véritable maxi-SUV, le Mercedes GLS mesure 5,22 m de long ! C'est le plus gros du genre.

Certes, garer les 5,22 m du GLS en ville ne sera pas une partie de plaisir. En revanche, pour partir au bout du monde en famille (7 places) dans un confort de palace, difficile de trouver mieux ! Bardé de technologie, le GLS est tellement immense à l'intérieur que Mercedes a dû installer des micros pour que les passagers puissent discuter d'une rangée à l'autre sans avoir à hausser la voix ! Incroyablement docile, le 6-cylindres diesel meut l'engin avec facilité, tandis que les suspensions pneumatiques peaufinent le confort et même l'efficacité en hors-piste. Le prix et le malus ? Joker !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	126 250 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	211 g/km + 70 000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm³
Puissance	367 ch à nc tr/mn
Couple	750 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/50 R 20
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	355/890 dm³
POIDS	2615 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 2,03 x 1,83
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s1
CONSOMMATION MIXTE	8,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort/habitabilité
Agrément mécanique

Tarif et malus
Gabarit

GLE Coupé 450 d 4Matic AMG Line

SUV et Coupé

Cette face avant massive cache l'un des derniers 6 cylindres diesel badgé par l'Etoile.

Pour dessiner ce "Coupé", Mercedes ne s'est pas contenté de greffer un arrière plus élancé sur le GLE : la marque en a également raccourci l'empattement pour lui conférer plus de dynamisme. Et ça marche : le GLE Coupé est plus agile que son cousin, voire franchement épatant lorsqu'il reçoit le système antiroulis actif E-Active Body Control, tout en préservant un confort princier. Quant au 6-cylindres diesel, il est doux comme de la soie. N'en déduisez pas pour autant que le GLE Coupé mise tout sur le confort. Avec ses 367 ch et 750 Nm, le 450 d est un maître en matière de reprises.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	95 700 € - 25 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	195 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2989 cm³
Puissance	367 ch à nc tr/mn
Couple	750 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	275/50 R 20
RESERVOIR	85 litres
COFFRE	650 dm³**
POIDS	2375 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 2,02 x 1,72
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s6
CONSOMMATION MIXTE	7,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort
Agilité en hausse
Agrément moteur/boîte

Visibilité AR

GLS Maybach 600 4Matic

Salon roulant

Ce GLS Maybach vous offre plus de chromes que de raison : calandre, montants et seuils de portes, échappements...

Crime de lèse-majesté ou renaissance inespérée, Maybach revient sur le devant de la scène, non pas avec une Classe S, mais un GLS hyper luxueux. Sous le capot, c'est le V8 biturbo 4.0 qui prend la relève, développé spécialement pour cette version. Et les 557 ch ne seront pas de trop pour mouvoir les 2,8 t de l'engin. Ils sont même plutôt vivants, en témoignent les performances annoncées par le constructeur. Mais le GLS Maybach reste l'un des rares véhicules à s'apprécier davantage à l'arrière. Sièges chauffants, massants, inclinables : de quoi s'endormir paisiblement... si vous en avez les moyens.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	208 950 € - 47 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	310 g/km + 70000 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3982 cm³
Puissance	557 ch à nc tr/mn
Couple	730 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	285/40 R 22
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	355 dm³
POIDS	2815 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 2,03 x 1,83
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	13,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Look inimitable
Confort divin
Moteur

Prix des options

Classe G 500

Perte de cylindres

L'actuel G n'a plus rien à voir avec le modèle originel de 1979, mais cela ne se voit pas.

Pour son 45ème anniversaire, le Classe G fait une nouvelle fois peau neuve... mais cela ne se voit pas. Si les lignes qui excluent toutes courbes sont toujours d'actualité, à l'opposé, l'habitacle a droit à une cure de jouvence qui lui permet d'intégrer les dernières technologies de la marque. La qualité de fabrication est toujours impressionnante, tout comme les capacités en hors-bitume. En revanche, les puristes déploreront que la version 500 ait abandonné son V8 au "profit" d'un 6 cylindres 3.0, électrifié de surcroît. Certes, avec 449 ch, les accélérations sont toujours ahurissantes...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**171 700 €** - 31 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	257 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2999 cm³
Puissance	449 ch à 6100 tr/mn
Couple	560 Nm à 1950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	265/60 R 18
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	640 dm³
POIDS	2485 kg
L x l x h (en m)	4,86 x 1,98 x 1,98
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	10,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Look indémodable
Confort de suspension

- Prix très élevés
Deux cylindres en moins

EQE SUV 350 4Matic AMG Line

Le 4Matic pénalisant

Pour s'offrir un EQE SUV semblable à celui-ci, il faudra ajouter plusieurs milliers d'euros d'options à la facture de base.

Tout comme l'EQS, l'EQE se décline désormais en SUV. D'entrée de jeu, ce nouveau venu propose pas moins de 5 motorisations. Et celle essayée ici n'est sans doute pas la plus intéressante, sauf à avoir impérativement besoin des 4 roues motrices. En effet, sa petite soeur 350+ affiche le même niveau de puissance mais son autonomie est notablement supérieure grâce à une batterie de plus grande capacité. L'EQE SUV s'avère toutefois globalement réussi. Malgré son poids, il est plutôt efficient et ses suspensions font presque oublier que ses roues touchent le bitume.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**101 400 €** - 10 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	292 ch
Couple	765 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 90 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	2648 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,94 x 1,69
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	9h15 (11 kW) 72h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Consommation
Confort pullman

- Autonomie moyenne
Poids

Classe G 63 AMG

Anticonformisme

L'imposante roue de secours est une option mais elle participe au charme de ce gros jouet.

Ce Classe G 63 AMG est une brique de presque 600 ch avec un look rustique mais modernisé, luxueux à souhait mais peu habitable. Il cumule les paradoxes et c'est exactement pour cela qu'il existe. Si votre volonté de rouler décalé dépasse la crainte des allers-retours à la pompe, c'est exactement ce qu'il vous faut ! D'autant que le V8 biturbo, désormais électrifié, a du feu dans les roues et gronde sauvagement via les doubles sorties d'échappement de chaque côté du bas de caisse. Il n'est pas nécessaire de préciser que le G 63 s'apprécie en ligne droite ou sur autoroute allemande car l'agilité n'est pas son fort.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**207 050 €** - 51 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	337 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3982 cm³
Puissance	585 ch à 6000 tr/mn
Couple	850 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	295/40 R 22 - 295/40 R 22
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	640 dm³
POIDS	2640 kg
L x l x h (en m)	4,87 x 1,98 x 1,97
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	4s4
CONSOMMATION MIXTE	14,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Fun procuré
V8 de folie

- Utilité
Agilité

EQS SUV 450 4Matic AMG Line

Doigté d'éléphant

L'EQS SUV, c'est du lourd ! Il ne brille pas par la finesse de sa carrosserie.

L'équivalent SUV de la berline EQS oublie toute notion de sobriété : 5,13 m de long, 2,7 tonnes dont 700 kg de batterie, prix haut perché, ... Ce grand SUV joue les superlatifs, même avec cette version d'entrée de gamme 450 4Matic. Les 360 ch ne sont pas de trop pour faire oublier le poids, tout comme les roues arrière directrices, de série, qui le rendent aussi maniable qu'une Classe A ! A bord, il faudra mettre la main à la poche pour les options : 2 600 € pour les sept places, ... Ce SUV est une invitation au voyage, que permettent les 500 km d'autonomie de sa batterie selon nos mesures.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**150 550 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	360 ch
Couple	568 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 108 kWh
COFFRE	617 dm³
POIDS	2535 kg
L x l x h (en m)	5,22 x 1,93 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	10h30 (11kW) 90h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Habitabilité / confort
Equipement

- Sensations au freinage
Prix très élevé

Classe T 180 d Style

Une étoile en plus

Cousin du Renault Kangoo, le Classe T affiche très logiquement les mêmes cotes d'habitabilité. Généreuses dans l'absolu, mais pas exceptionnelles dans une catégorie de géants. Même remarque pour le volume du coffre (775 dm³), très suffisant pour un usage familial, même s'il existe plus grand encore. Plutôt confortable, le Classe T 180 d est à l'aise sur tous types de parcours, en dehors des villes : le moteur manque de tonus à bas régime et le diamètre de braquage pénalise les manœuvres. Il est en revanche économique à l'usage. Moins à l'achat, avec un prix élevé et beaucoup d'options !

Une impression de déjà-vu ? C'est normal : le Classe T n'est qu'un Renault Kangoo sur son 31.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38115 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1461 cm³
Puissance	116 ch à 3750 tr/mn
Couple	270 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	2390 dm³
POIDS	1611 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,86 x 1,81
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Confort de conduite
Aspects pratiques

- Prix/équipement
Moteur mou

Vito 114 CDI long Pro

La valeur sûre des pros

Profitant d'un récent mais timide restylage, le Vito met surtout en avant une nouvelle mécanique. Dans cette version 114 CDI, il reprend le 2,0 diesel maison de 136 ch pour 330 Nm de couple. Il délivre ainsi un bon agrément de conduite, alors que la boîte automatique à 9 rapports se montre plaisante : douce et bien étagée, elle permet de profiter du couple disponible bas dans les tours. L'équipement de série grimpe d'un cran mais la planche de bord est toujours peu pratique à l'usage. Tout comme le seuil de chargement un peu plus relevé sur cette version propulsion.

Le dernier restylage du Vito est resté très discret. Mais les lignes sont toujours plaisantes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56038 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	183 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	136 ch à 4200 tr/mn
Couple	330 Nm à 1100 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	245/45 R 18
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	5334 dm³
POIDS	2040 kg
L x l x h (en m)	5,14 x 1,93 x 1,91
VITESSE MAXI	184 km/h*
1000 m D. A.	36,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	12,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Boîte auto plaisante
Confort appréciable

- Peu de rangements
Prix élevés

Classe V 220 d court Style

Transport VIP

Déclinaison civile de l'utilitaire Vito, le Classe V est en quelque sorte la Rolls des vans, avec une version premier prix qui dépasse déjà les 55000 €, hors taxes ! Et encore, c'est sans compter sur l'interminable liste d'options. Mais il faut dire que la finition et le confort sont à la hauteur des autres modèles à l'étoile. Ce n'est pas un hasard s'il a fini par remplacer les traditionnelles limousines dans le cœur des VIP. Si l'habitabilité de cette version 6 places se montre déjà vaste, une version longue (5,14 m), à environ 850 € HT de plus, permet d'embarquer 8 sièges.

Un peu plus raffinée, la version restylée a vu ses prix grimper en flèche.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	68060 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	187 g/km + 51912 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	163 ch à 4200 tr/mn
Couple	380 Nm à 1350 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	195/65 R 16
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	610 dm³
POIDS	2050 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,93 x 1,88
VITESSE MAXI	183 km/h
0 à 100 km/h	13s8
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Espace à bord
Confort
Ambiance raffinée

- Nombre d'options

Sprinter 317 CDI L3H2 Select

Le porte-étendard

Le Sprinter est l'utilitaire le plus vendu par Mercedes. Pour son restylage, la marque y est allé avec le dos de la cuillère. A l'extérieur, difficile de distinguer deux générations, exception faite de la calandre enveloppante et des nouvelles optiques. L'habitacle reçoit une nouvelle planche de bord ainsi qu'un écran tactile central. L'ensemble est plaisant, mais certaines finitions sont perfectibles. Avec 170 ch, le moteur diesel est agréable, surtout s'il est associé à la boîte automatique à 9 rapports. Et le comportement ne souffre d'aucune critique, au contraire de la grille tarifaire.

Le Sprinter est proposé avec plusieurs configurations dont les volumes peuvent monter à 17 m³.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65628 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	244 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1950 cm³
Puissance	170 ch à 3800 tr/mn
Couple	380 Nm à 1950 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 9 vitesses
PNEUS	235/60 R 17
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	13746 dm³
POIDS	2481 kg
L x l x h (en m)	6,97 x 2,02 x 2,62
VITESSE MAXI	NC
1000 m D. A.	35,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	11,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Boîte auto appréciable
Confort correct

- Finitions intérieures
Prix élevés

MG

Malgré la perte du bonus et l'arrivée de surtaxes européennes, MG a continué de déployer une gamme très compétitive, avec la MG 3, le ZS, le nouveau EHS, et l'étonnant Cyberster. Le constructeur chinois ne manque pas d'ambitions !

SAIC Motor France SAS
25 quai du Président Paul Doumer
92400 Courbevoie
Tél : info@mgmotor.eu
mgmotor.eu/fr-FR/

MG4 51 kWh 170 Standard

MG passe à l'attaque

En lançant sa berline compacte électrique, la MG4, MG n'a pas fait les choses à moitié. Comme pour le reste de la gamme, son point fort principal est son prix d'appel : 29 990 €, voire 24990 € avec le rabais MG. Malgré la perte récente du bonus écologique, c'est bien moins cher que toutes ses concurrentes ! Un uppercut côté tarifs qui ne vous laisse pas pour autant avec une auto dégarnie. L'autonomie est correcte avec la petite batterie de 51 kWh, et la MG4 est plaisante à mener. Attention cependant à quelques lacunes d'équipement et de finition, et à des interfaces demandant un temps d'adaptation.

MG propose actuellement un rabais de 5 000 € pour compenser la perte du bonus écologique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 990 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	170 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 51 kWh
COFFRE	350 dm³
POIDS	1645 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,51
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
TEMPS DE CHARGE	9h (7,4 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Tarif serré
Comportement plaisant
Autonomie correcte

- Finition moyenne

MG3 1.5 Hybrid+ 195 Luxury

Parade hybride

Freinés en Europe à coup de surtaxes et de suppression du bonus, les constructeurs chinois de voitures électriques sont un peu à la peine... Mais MG a déjà sa riposte : une citadine... Hybride ! La MG 3 est une concurrente directe des Clio E-Tech, 208 e-DCS6 et autres Yaris hybrides. Avec cet avantage, habituel chez MG, d'être bien moins cher... Mais pas question de prestations au rabais. Certes, son ergonomie est à revoir (écrans...), et sa boîte est hésitante à hautes vitesses. Mais son moteur hybride de 195 ch (!) est sobre grâce à une grosse partie électrique, et très performant. La MG 3 est par ailleurs logeable et bien équipée. MG a frappé fort avec cette citadine, qui peut s'échanger au prix d'une Sandero...

L'intérieur de la MG3 est bien réalisé, et elle est logeable. Mais les commandes sont peu intuitives.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23490 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	100 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	195
Couple	128 + 250
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	306 dm³
POIDS	1304 kg
L x l x h (en m)	4,12 x 1,80 x 1,51
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Tarifs serrés
Hybride performant et sobre
Habitabilité

- Ergonomie

Cette nouvelle citadine, exclusivement hybride, est une concurrente très sérieuse des Clio, 208 et Yaris.

MG4 64 kWh 204 Luxury

Une épine venue de Chine

La MG4 est une sacrée épine dans le pied des constructeur généralistes, que ce soit Renault avec la Megane E-Tech, ou même Volkswagen avec l'ID3. En effet, la berline compacte chinoise est leur concurrente directe... Le tarif délirant en moins ! Alors bien sûr, il faut lui accorder quelques concessions, notamment au niveau de l'ergonomie des commandes, de l'écran un peu capricieux ou de l'ambiance à bord, pas au niveau des concurrentes. Mais pour le reste, la MG4 fait mouche : solide autonomie, comportement plaisant, habitabilité réussie, et un look qui ne fait pas low-cost pour un sou. Le bonus perdu est pour l'heure compensé par MG.

La version haut de gamme de la MG4 se reconnaît à son double spoiler à l'arrière.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	250 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 64 kWh
COFFRE	335 dm³
POIDS	1690 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,51
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Bonne autonomie
Prix très attractif
Plaisante à mener

- Ergonomie des commandes

MG4 XPower 435 ch

Une vraie bombe !

Habitué des productions low-cost, MG frappe là où on ne l'attendait pas : du côté des sportives ! La MG 4 XPower est une version tonitruante de sa compacte électrique, forte de 435 ch ! De quoi assurer des performances folles, le tout à un tarif toujours inférieur à celui de compactes électriques traditionnelles. Et pour épauler ses accélérations de dragster, le comportement est réjouissant, aidé par les quatre roues motrices, même si les versions propulsions sont un peu plus joueuses. Certes, l'autonomie descend un peu, mais qu'il est difficile de ne pas se laisser tenter par ses sensations fortes...

La XPower se reconnaît à ses étriers de freins oranges. MG baisse son prix de 5 000 € actuellement, soit 35 490 € !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 490 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	435 ch
Couple	600 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 64 kWh
COFFRE	335 dm³
POIDS	1836 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,52
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	24,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11 kW) 34h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Performances folles
Tarif toujours attractif
Comportement plaisant

- Autonomie en baisse

MG4 77 kWh 245 Autonomie Etendue Luxury

Coup de rallonge

Déjà convaincante, la MG 4 ajoute une nouvelle version à son arsenal : l'Autonomie Etendue. Comme son nom l'indique, il s'agit ici d'une MG 4 dotée d'une plus grande batterie (77 kWh), mais aussi d'un peu plus de chevaux pour palier la prise (relative) de poids : 245 au lieu de 204 ch sur la version standard. Résultat : elle peut sans peine dépasser les 400 km d'autonomie en parcours varié, selon nos mesures. Une belle polyvalence. Les tarifs montent logiquement (+ 5 000 €), et elle n'a toujours pas droit au bonus. Mais elle reste bien moins chère que les version à grosses batteries des rivales (Megane E-Tech, Volkswagen ID.3, Kia EV3...). Surtout avec la remise pratiquée actuellement par MG.

Les places arrière de la MG4 sont bien plus logeables que celles d'une Megane E-Tech. Mais le coffre est petit !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 490 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	245 ch
Couple	350 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	350 dm³
POIDS	1782 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,84 x 1,51
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Vraie polyvalence
Tarifs contenus
Châssis sympa

- Ergonomie

Cette version gagne en polyvalence grâce à une plus grosse batterie. Elle est 5 000 € plus chère.

ZS Hybrid+ 197 Luxury

L'attaque fait mouche

Tarifs serrés, habitacle accueillant, moteur sobre et performant... Le ZS n'a rien d'une copie bâclée !

MG a récemment présenté la nouvelle génération de son petit SUV, le ZS. On retrouve sous son capot le même ensemble 1.5 l hybride que sous celui de la récente MG 3. Une bonne nouvelle : avec près de 200 ch, il ne manque pas de souffle. Surtout, grâce à un moteur électrique de 136 ch assurant l'essentiel des déplacements sous 80 km/h, il est particulièrement sobre. Un peu moins qu'un Toyota C-HR équivalent, certes, mais question tarifs, il n'y a pas photo ! Sur cette finition Luxury, qui dispose de tout le confort moderne, il reste sous les 27 000 €... Et il a en plus le bon goût d'être logeable. Les interfaces sont toujours peu intuitives.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	197
Couple	128 + 250
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 3 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	41 litres
COFFRE	432 dm³
POIDS	1430 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,82 x 1,64
VITESSE MAXI	168 km/h
1000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Sobre et performant
Tarif très serré
Habitabilité

- Ergonomie

EHS PHEV 272 Luxury

Tête de pont hybride

Logeable, endurant et pas cher, le nouvel EHS ne fait pas de fausse note mais on aurait apprécié un châssis plus communicatif.

Après avoir présenté la citadine MG 3 et renouvelé le SUV ZS, MG s'est attelé à dévoiler une nouvelle génération de son SUV compact, l'EHS. Hybride rechargeable, fort de 272 ch et surtout d'une autonomie électrique mesurée de plus de 80 km, l'EHS frappe fort... Avant même que l'on évoque les tarifs ! Ceux-ci sont, comme d'habitude chez MG, très compétitifs. L'équipement est riche et la finition est d'un bon niveau, alors que les places arrière offrent un très bel espace habitable. Où est le hic ? Il n'y en a pas vraiment, l'EHS n'ayant que deux défauts : son comportement, trop placide, et l'ergonomie de ses commandes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 990 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	14 g/km + 770 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1490 cm³
Puissance	272
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1876 kg
L x l x h (en m)	4,67 x 1,89 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Prix contenu
Logeable

- Ergonomie

Cyberster 4WD 510 ch

Sêche-cheveux électrique

MG s'est offert un sacré cadeau pour les 100 ans de la marque (originellement britannique) : le Cyberster ! En faisant un hommage moderne et électrique aux MGA et MGB, le constructeur en profite pour livrer le premier roadster électrique... Si l'on met de côté l'éphémère Tesla des débuts. Portes en élytre, proportions évocatrices, plus de 500 ch... MG n'a pas fait les choses à moitié ! Et l'excellente finition de l'intérieur est au niveau du prix, par ailleurs pas si élevé. Malheureusement, le Cyberster n'est pas très ludique à mener. Typé confort, il n'est pas joueur... Et son conducteur est mal installé. Dommage, l'idée ne manquait pas de panache !

Joliment fini, l'intérieur n'est pas simple côté ergonomie. Et on y est mal installé.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	67 990 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	510 ch
Couple	725 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20 - 275/35 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	230 dm³
POIDS	2000 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,92 x 1,33
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	23,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

+ Performances ébouriffantes
Look aguicheur

- Conduite décevante
Ergonomie générale

Long capot, portes en élytres... MG met les petits plats dans les grands ! Mais le Cyberster préfère flaner que rouler fort.

MICROLINO

Habitué des petits objets de mobilité (type trottinettes), Micro s'est lancé en 2022 dans la production de voiturettes électriques, très inspirées des Isetta des années 1950. La Microlino existe en plusieurs versions, avec ou sans permis.

Micro Mobility France
18 rue Rhin et Danube
69009 Lyon
Tél : 0967098573
contact@micro-mobility.fr
microlino-car.com

Lite 11 kWh Autonomie Moyenne

Irrationnelle sans permis

La Microlino se décline désormais aussi en une version sans permis. Limitée à 45 km/h, elle est bien plus adaptée au marché français, friand de ces quadricycles à moteurs, comme la Citroën Ami par exemple. Plus coquette, voire craquante, la Microlino est aussi bien plus chère que la Citroën, surtout dans cette version à "grosse" batterie. On y est certes un peu mieux installé, dans un habitacle exigu et mieux fini (et doublé d'un coffre), mais le "pot de yaourt" n'est pas plus plaisant à conduire. En ville, on peste contre sa lourde direction non assistée. Mais son gabarit de poche et sa porte à l'avant étonnent toujours les passants !

Format de poche
Accessible sans permis

Tarif trop élevé
Direction lourde

L'habitacle va à l'essentiel mais se montre bien mieux fini qu'à bord d'une Ami. La porte avant est motorisée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20 000 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	12 ch
Couple	89 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	145/70 R 13
BATTERIE	Lithium-ion 11 kWh
COFFRE	230 dm³
POIDS	600 kg
L x l x h (en m)	2,52 x 1,48 x 1,51
VITESSE MAXI	45 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	200 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

Microlino 15 kWh Autonomie Longue Edition Microlino

Micro taille... Maxi tarif !

Cette Microlino reprend le look de l'iconique Isetta, avec son petit format tout arrondi et sa porte qui s'ouvre vers l'avant. Original et plein de charme ! Cette version de la Microlino, limitée à 90 km/h et forte de 17 ch peut se conduire dès 16 ans grâce à un permis B1, et ainsi emprunter certaines voies réservées (mais pas l'autoroute). Un cran au-dessus des voiturettes sans-permis comme la Citroën Ami. Mais si son look et son format font mouche, c'est moins le cas de ses équipements : pas de direction assistée, de systèmes de sécurité, de rétro central... Le tout, pour un maxi tarif, qui atteint presque 23 990 € avec la plus grosse des batteries. Belle pilule, mais difficile à digérer.

La très lourde porte avant (46 kg !) fait toujours son effet. Il faut se contorsionner pour rentrer ou sortir.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23990 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	17 ch
Couple	89 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	145/70 R 13
BATTERIE	Lithium-ion 15 kWh
COFFRE	230 dm³
POIDS	530 kg
L x l x h (en m)	2,52 x 1,48 x 1,51
VITESSE MAXI	90 km/h
0 à 100 km/h	NC
TEMPS DE CHARGE	4h (secteur)
AUTONOMIE	228 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

Look craquant
Relativement polyvalente

Très chère
Equipements limités

Avec son look rétro et son format de poche, la Microlino est parfaite en ville... Et peut s'en échapper au besoin.

MINI

Countryman, Hatch, Cabrio... en l'espace de quelques mois, toute la gamme Mini a été remise à jour, avec un accent particulier porté aux versions électriques. Le petit SUV Aceman, qui vient compléter la gamme, appartient d'ailleurs à cette espèce.

Mini France
5, rue des Hérons
78182
Tél : 0810 646 401
www.mini.fr

Mini Cooper C 156 Classic

Des apparences trompeuses

Contrairement à la version électrique, la "nouvelle" Mini thermique reprend la base de la précédente génération. Outre les évolutions esthétiques, on note le gros gain en puissance du 3 cylindres turbo (+ 20 ch). Une prise de muscle qui ne s'accompagne pas d'une hausse de son appétit, c'est suffisamment rare pour être souligné. Autre "miracle", à équipements équivalents, le prix est en baisse. Mais la politique de pack d'options, tous plus coûteux les uns que les autres, fera très vite grimper la facture. Quant au confort, il est toujours quasi inexistant à cause d'amortisseurs très fermes.

+ Tarif en baisse
Performances améliorées

- Politique de packs
(In)confort

Les versions thermiques se distinguent des électriques par leurs poignées de portes saillantes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**29 100 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + **818 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	156 ch à 4900 tr/mn
Couple	230 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	270 dm³
POIDS	1365 kg
L x l x h (en m)	4,04 x 1,75 x 1,47
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★½☆

Mini Cooper E 184 Favoured

Pas si attrayante

Cela ne saute pas aux yeux, mais la Mini électrique est désormais un modèle à part entière, qui ne partage pas grand chose avec sa cousine thermique. Assemblée en Chine, la plus écolo-chic des citadines se décline en 3 niveaux de puissance. Malgré ses 184 ch, qui lui assurent un caractère bien trempé, la Cooper E est la moins puissante de cette fratrie. Malheureusement, elle est aussi celle dont la batterie a la plus faible capacité (36,6 kWh nets) et sa puissance de charge maximale n'est que de 70 kW. Autant dire que, à son volant, les longs trajets n'auront rien d'une partie de plaisir.

L'absence d'un bloc compteurs, remplacé ici par un affichage tête haute, déconcerte.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**36030 €** - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	184 ch
Couple	290 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 18
BATTERIE	lithium-ion 41 kWh
COFFRE	230 dm³
POIDS	1582 kg
L x l x h (en m)	3,86 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	159 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 5h (11kW)

LES ÉTOILES ★★★½☆

+ Performances / agrément de conduite
Tarif de base raisonnable

- Autonomie
Vitesse de charge

La Mini électrique n'existe qu'en 3 portes. Tant pis pour les familles.

Mini Cooper SE 218 Classic

Est-ce bien (dé)raisonnable ?

La planche de bord réinterprète le dessin du modèle originel.

Opter pour une Mini, fusse-t-elle électrique, c'est faire un choix de passion plus que de raison. Alors, quitte à craquer, pourquoi ne pas opter pour cette "sportive" ? Objectivement, à part des accélérations encore plus foudroyantes, qui se monnaient ici 3 800 € supplémentaires, elle n'apporte rien de plus que la Cooper E. Ah, si, sa batterie est sensiblement plus grosse, ce qui permet enfin une autonomie compatible avec des trajets hors des zones urbaines. Pour le reste, on retrouve l'habitacle étriqué, le coffre suffisant pour une trousse de toilette et une politique de packs optionnels qui permet de s'offrir une Mini au prix d'un SUV familial.

+ Autonomie en hausse
Comportement de kart

- Habitabilité / coffre
Politique de packs

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37560 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 18
BATTERIE	lithium-ion 54 kWh
COFFRE	180 dm³
POIDS	1680 kg
L x l x h (en m)	3,86 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	168 km/h
1000 m D. A.	28,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Countryman C 170 Classic

Les idées larges

Le nouveau Countryman se reconnaît à son gros gabarit et à ses feux anguleux.

Le Countryman s'éloigne à grandes enjambées du premier opus de 2010. Désormais, il rivalise en taille avec les Audi Q3, BMW X1 (son cousin technique) et Mercedes GLA. A bord, l'espace est généreux, tant pour les passagers que pour les bagages (banquette coulissante en option, dans un pack à... 3060 € !), tandis que l'essentiel des fonctions passe par le grand écran central rond (un affichage tête haute fait office de compteurs). En entrée de gamme, le moteur 3 cylindres de 170 ch concilie sobriété et performances. Mais en finition intermédiaire Classic, le prix, pourtant en baisse, reste proche des 40 000 € !

+ Agrément de conduite
Habitabilité, aspects pratiques
Design intérieur

- Tarifs / packs d'options

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38450 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	133 g/km + 818 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	170 ch à nc tr/mn
Couple	280 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	460/565 dm³
POIDS	1615 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,67
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Aceman SE 218 Favoured

Pas si Mini

Les possibilités de personnalisation sont nombreuses... et coûteuses.

Le Countryman ne cessant de grandir, il existait désormais une place pour un plus petit SUV au sein de la gamme Mini. Voici donc l'Aceman, un concurrent des Peugeot E-2008 et Renault 4 E-Tech. Car, oui, ce nouveau venu est uniquement disponible en 100 % électrique. Esthétiquement, on retrouve les gênes de Mini tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. En revanche, il offre, c'est inédit pour la marque, une habitabilité généreuse au vu de son gabarit. Sa batterie de 49,2 kWh lui procure une autonomie intéressante mais, limitée à 95 kW, sa puissance de charge impose des arrêts prolongés à la borne.

+ Espace à bord
Autonomie correcte

- Puissance de charge limitée
Facture indigeste

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42730 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	330 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	245 dm³
POIDS	1783 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Countryman Cooper SE All4 313 Favoured

Plus de modestie

Malgré son gabarit, le Countryman a su conserver l'esprit karting de la Mini.

Initialement commercialisée à un tarif prohibitif, cette variante, la plus puissante des électriques, du Countryman a récemment revu ses prétentions à la baisse. A moins de 45 000 € avec cette finition haut de gamme, elle peut mettre en avant ses arguments. Avec une telle cavalerie, les performances sont de haut vol, tandis que les 4 roues motrices (cette Mini possède un moteur sur chaque essieu) assurent une tenue de route parfaite. Volant en mains, l'ennui n'est pas de mise. Mais, au chapitre des doléances, on aurait apprécié que le confort soit plus soigné et que l'autonomie, notamment sur voie rapide, soit plus importante.

+ Prix en forte baisse
Comportement / performances

- Amortissement à parfaire
Autonomie moyenne

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44560 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	313 ch
Couple	494 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 65 kWh
COFFRE	470 dm³
POIDS	2113 kg
L x l x h (en m)	4,45 x 1,85 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	29 mn (rapide) 7h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

MITSUBISHI

L'Outlander va enfin faire son retour dans le catalogue Mitsubishi, qui continue de profiter à plein des synergies avec Renault. Au second semestre, deux SUV, un compact et un électrique, viendront compléter la gamme.

Mitsubishi Motors France
Parc d'activités des Béthunes
St-Ouen-l'Aumône
95067 Cergy-Pontoise Cedex
Tél : 08 10 81 08 71
www.mitsubishi-motors.fr

Colt 1.0 MPI-T 91 ch Business

Parfaite jumelle

La Colt reprend l'ensemble des qualités de la Renault Clio, mais se montre plus généreuse avec une garantie de 8 ans.

C'est sur la base de la Renault Clio que le constructeur s'assure une place dans le cercle des citadines. Cette finition Business est disponible pour les particuliers. la Colt fait le plein d'équipements de série : accès mains libres, aides à la conduite... La japonaise à tout d'une grande d'autant qu'elle bénéficie d'une excellente qualité de finition et de présentation. Pour le reste, c'est une Clio rebadgé. Son moteur n'est pas un foudre de guerre mais il se montre discret et sobre avec sa boîte à six rapports. Le comportement routier est au-dessus de tout soupçon. De quoi profiter pleinement du confort grâce à un amortissement bien calibré.

+ Comportement rassurant
Dotation de série

- Manque de personnalité
Facilité de revente ?

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	21 790 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	117 g/km + 150 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	91 ch à 5000 tr/mn
Couple	160 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	370 dm³
POIDS	1103 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,73 x 1,46
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	34,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,8/12,0/19,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Space Star 1.2 MIVEC 71 Invite

Space mais spacieuse

Logeable, la Space Star est l'une des rares mini citadines à proposer 5 places. Système audio bluetooth, jantes alu sont en série.

Concurrente des Renault Twingo et Volkswagen Up!, la Mitsubishi Space Star séduit par son espace intérieur, exemplaire dans la catégorie (coffre, espace aux jambes). Elle revendique aussi un prix plancher, avec en contrepartie des matériaux bas de gamme et un certain manque de confort, dû à des suspensions qui "lisent" la route. Dégonflé à 71 ch pour remplacer un 1.0 de même puissance mais mou à bas-régime, le bloc 1.2 fait un travail honnête en ville et sur route. Sur les grands axes en revanche, il réclamera quelques rétrogradages pour bien relancer.

+ Espace intérieur
Tarif

- Amortissement sec
Finition

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	16590 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	112 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1193 cm³
Puissance	71 ch à 6000 tr/mn
Couple	102 Nm à 3500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	165/65 R 14
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	277 dm³**
POIDS	875 kg
L x l x h (en m)	3,85 x 1,67 x 1,51
VITESSE MAXI	167 km/h
0 à 100 km/h	14s1
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Colt 1.6 MPI HEV 143 Instyle

Copier-coller

Hormis la présence des trois diamants sur le volant, rien ne distingue l'intérieur de la Colt de celui de la Clio.

Ce modèle ne brille pas par sa singularité, c'est en fait une Renault Clio rebadgée à qui elle reprend l'ensemble des éléments (châssis, direction, habitacle). Les différences esthétiques concernent la calandre, la signature des feux diurnes et les logos Mitsubishi. Pas de surprise non plus côté moteur. On retrouve la motorisation E-Tech qui délivre une puissance combinée de143 ch. Les performances sont très satisfaisantes et la consommation raisonnable. Néanmoins, il faudra composer avec le 4 cylindres bruyant lors des phases de recharge de la batterie, un amortissement ferme et un tarif pas donné.

+ Tenue de route
Sobriété

- Bruit moteur
Tarif élévé par rapport à la Clio

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	96 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	143
Couple	148+205 élec.
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	293 dm³**
POIDS	1365 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,73 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	3,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

ASX 1.3 DI-T MHEV 140 Intense

En quête d'identité

Il aura fallu attendre un restylage pour avoir une identité un peu plus personnelle sur l'ASX. Sa nouvelle calandre le distingue enfin de son jumeau le Renault Captur. Avec ce bloc micro-hybride de 140 ch, le japonais se distingue du constructeur français en ne proposant qu'une boîte méca. à six rapports. Ceux qui désirent une boîte auto. devront se tourner vers les versions hybrides. Ce bloc se montre sobre et bien insonorisé tout en offrant du souffle dès les bas-régimes. Disponible en deux finitions, Business et Intense, cette dernière est richement équipée. Régulateur de vitesse adaptatif, aide au maintien dans la voie, sont de série.

Pour son ASX, le constructeur nippon reprend certains moteurs proposés par Renault sur le Captur, mais pas de GPL..

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 490 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm³
Puissance	140 ch à 6000 tr/mn
Couple	260 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	402/522 dm³**
POIDS	1258 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	196 km/h
0 à 100 km/h	10s3
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Agrément de conduite
Consommation
Garantie 5 ans

Boîte mécanique uniquement

Eclipse Cross 2.4 PHEV 188 Instyle

Original et branché

L'Eclipse Cross n'existe qu'en hybride rechargeable. A défaut d'offrir les meilleures performances du segment, il joue la carte de la douceur. Silencieux, souple grâce à son 2.4 essence de 188 ch cumulés, il peut parcourir jusqu'à 43 km en mode électrique. Batterie vide, il se montre ensuite plus gourmand que la moyenne, avec l'excuse d'une transmission aux quatre roues, qui contribue à la sérénité du comportement. Son restylage récent lui a aussi offert plus de prestance et un nouvel écran multimédia. On apprécie enfin la dotation pléthorique et la garantie désormais passée à 8 ans !

L'Eclipse Cross offre une belle autonomie électrique et un fonctionnement ultra-doux en mode hybride.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	46 g/km + 1760 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2360 cm³
Puissance	188 ch cumulés
Couple	193 Nm + (137 Nm + 195 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	415 dm³
POIDS	1976 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,81 x 1,69
VITESSE MAXI	163 km/h
1 000 m D. A.	32,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Douceur de conduite
Autonomie électrique
Equipement / garantie 8 ans

Consommation en hybride

ASX 1.6 MPI HEV 143 Instyle

Style plus personnel

Au jeu des différences, on peut enfin plus facilement distinguer l'ASX du Renault Captur grâce à sa nouvelle calandre avec ses fameux trois diamants. À l'arrière la marque s'étend en lettres capitales sur le hayon. À l'intérieur, c'est un Renault Captur avec un logo "Mitsu" sur le volant et c'est tout. La présentation est soignée, la modularité bien pensée avec sa banquette coulissante sur 15 cm. Le comportement routier est rassurant et le moteur hybride de 143 ch se montre sobre et efficace. Le prix plus élevé que celui de la Française se justifie par une dotation plus complète et une garantie de 8 ans / 160 000 km.

Pas de surprise, le volume de coffre est similaire au Renault Captur. La banquette coulissante permet de gagner quelques dm³.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	108 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	143
Couple	148 + 205 élec.
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	334/454 dm³
POIDS	1 445 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Comportement rassurant
Motorisation hybride

Boîte de vitesses
Tarif

La finition haut de gamme « Instyle », à partir de 37 990 €, est réservée aux deux moteurs hybrides. Elle inclut toit ouvrant, volant et sièges chauffants...

MORGAN

Le plus célèbre des constructeurs artisanaux britannique accélère le rythme de ses nouveautés. Il vient de remplacer la Plus Six par la Supersport, un tout nouveau modèle doté d'une plateforme inédite mais toujours doté de l'iconique ligne de roadster.

Morgan Motor Company
Pickersleigh Road
Malvern Link
WR14 2LL Worcestershire
Tél : 00 44 (0) 1684 573104 contact@morgan-motor.co.uk
www.morgan-motor.com

Plus Six

Bientôt la quille

C'est la fin pour la Plus Six, sa finition artisanale, sa construction traditionnelle et son poids qui dépasse à peine la tonne. Elle va bientôt céder la place à un nouveau modèle, la Supersport qui conserve la ligne, sa production à l'unité mais change de plateforme. Pour autant, la Plus Six a déjà beaucoup progressé : son châssis est sûr, son train avant mordant, et ses moteurs fournis par BMW, en 4 cylindres (Morgan Plus Four, 255 ch, qui reste au catalogue) ou en 6 cylindres (Morgan Plus Six, 340 ch), testée ici, dont le moteur vous catapulte de 0 à 100 km/h en 4,2s seulement, cheveux au vent !

Sensations de conduite
6 cylindres envoûtant

Feeling direction
Freinage physique

Les tarifs élevés des Morgan Plus se justifient par une production en petite série et une qualité de fabrication artisanale et luxueuse.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	115182 € - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	175 g/km + 22380 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	335 ch à 5000 tr/mn
Couple	500 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 19 - 255/35 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	102 dm³
POIDS	1075 kg
L x l x h (en m)	3,89 x 1,76 x 1,22
VITESSE MAXI	267 km/h
0 à 100 km/h	4s2
CONSOMMATION MIXTE	7,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Super 3

Le passé réinventé

Morgan puise dans son passé pour proposer, depuis 2012, un modèle à trois roues : deux à l'avant, une à l'arrière. La dernière version de ce bolide, lancée en 2022, emprunte son moteur à la Ford Fiesta ST. Dénué de turbo, pour ne pas mettre à mal la motricité de la roue arrière, ce 3 cylindres à la voix rauque développe encore 120 ch, soit bien assez pour un engin de 600 kg, qui vous embarque dans une overdose de sensations, visage au vent (malgré les mini pare-brises). On en redemande, malgré des commandes dures et sans assistance, et un comportement qu'on aimerait plus rigoureux.

Comme l'y autorise la loi sur les véhicules de faible production, la Super 3 oublie airbags et ABS. Les compteurs sont numériques.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58788 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 310 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1432 cm³
Puissance	118 ch à 6500 tr/mn
Couple	150 Nm à 4500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	20 pouces
RESERVOIR	32 litres
COFFRE	nc dm³
POIDS	635 kg
L x l x h (en m)	3,59 x 1,84 x 1,14
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	7s0
CONSOMMATION MIXTE	7,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Unique en son genre
Sensations brutes

Une seule place
Exposé aux éléments

Trois roues, pas de portes, un habitacle étroit et rudimentaire, pas d'assistances... mais le pilote amateur en redemande !

NISSAN

Après l'échec des négociations avec Honda, Nissan cherche toujours de quoi assurer son avenir. En attendant, le constructeur termine le développement du modèle électrique qui remplacera la Leaf cet été. La nouvelle Micra est attendue à l'automne.

Nissan West Europe sas
8 Rue Jean Pierre Timbaud
Parc d'affaires du Val St-Quenti
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél : 01 72 67 25 00
www.nissan.fr

Juke DIG-T 114 N-Connecta

Un coup de frais

Les normes antipollution Euro 6D-Full ont obligé le constructeur à baisser la puissance moteur de son Crossover. Ce bloc est ainsi passé de 117 à 114 ch. La version hybride E-Tech, empruntée à Renault, est maintenant disponible depuis plusieurs mois. Récemment restylé, nouvelle console centrale, le Juke conserve son style original aussi bien à l 'extérieur qu'à l'intérieur. L'habitabilité aux places arrière est satisfaisante et le volume de coffre tout à fait correct pour la catégorie. Au volant, la conduite est rassurante grâce au très bon châssis qu'il partage avec le Renault Captur.

Côté look, ce modèle est toujours d'actualité. Mais il faudra attendre l'an prochain pour découvrir le nouvel opus 100% électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27 900 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	114 ch à 5 000 tr/mn
Couple	200 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/60 R 17
RESERVOIR	46 litres
COFFRE	405 dm³**
POIDS	1 274 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	10s7
CONSOMMATION MIXTE	5,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Style
Agrément de conduite
Habitabilité

- Confort ferme

Juke DIG-T 114 DCT Tekna

Toujours stylé

La boîte auto à double embrayage à sept rapports issue de chez Renault est disponible sur 4 des 5 niveaux de finitions du Juke. Elle est facturée 1700 €. Les citadins confrontés aux embouteillages trouveront l'investissement utile. D'autant que la consommation annoncée par le constructeur reste correcte avec une moyenne de 6.0 l/100 km. Dans cette version chic, le Juke sort le grand jeu et reçoit de série presque tous les équipements disponibles : climatisation auto, pare-brise chauffant, régulateur de vitesse, en passant par le système hifi Bose et le système vison 360° qui facilite le stationnement.

Le volume de coffre n'est pas le plus grand de la catégorie, mais le plancher ajustable en hauteur permet de moduler l'espace.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 950 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km + 1276 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	114 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 3000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	46 litres
COFFRE	405 dm³**
POIDS	1298 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	11s8
CONSOMMATION MIXTE	6,0 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Equipement de série
Consommation

- Tarif
Le malus qui augmente

Ce modèle vit ses derniers mois. 2026 verra l'arrivée d'un nouveau modèle au style très différent et 100% électrique.

Juke 1.6 Hybride 143 N-Design

Une affaire de famille

Le Juke se dote du 1.6 essence Hybride de 143 ch des Renault Clio, Captur et Arkana. Cette mécanique se montre douce et discrète. De plus en ville, il peut évoluer dans un silence absolu... en mode tout électrique jusqu' à 50 km/h environ. Au-delà le moteur thermique se réveille mais il sait se montrer raisonnable et ne réclame en moyenne que 6.4 l/100 km. S'il se distingue par son comportement routier plaisant, son style et ses aides à la conduite de dernière génération, les passagers trouveront le confort un peu ferme et le conducteur la boîte automatique manquant de réactivité.

Le Juke conserve un public. Son look est toujours dans le coup, mais son remplaçant arrivera l'an prochain.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37200 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	143
Couple	148+205
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	225/45 R 19
RESERVOIR	46 litres
COFFRE	362 dm³
POIDS	1366 kg
L x l x h (en m)	4,21 x 1,80 x 1,60
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Mécanique économe et discrète
Comportement routier

- Confort ferme
Boîte lente

Qashqai Mild Hybrid 140 Tekna

Un petit coup de jeune

Hormis un look modernisé, cette troisième génération de Qashqai propose aussi ce 1.3 turbo essence micro-hybride de 140 ch disponible uniquement en boîte mécanique. Ce moteur plutôt sobre, comptez 6,7 l/100 km sur autoroute, manque un peu de souplesse à bas régime.La commande de boîte au guidage trop lent ne fait pas référence. On se console avec un niveau d'équipement complet (clim auto bi-zone, hayon électrique, aide au maintien dans la voie...). Ce SUV bénéficie également d'un comportement routier rassurant. Evitez toutefois les jantes optionnelles de 19" qui dégradent le confort.

Avec ses phares étirés, le faciès du Qashqai gagne en modernité. En attendant une nouvelle version prévue pour 2027.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40100 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	140 ch à 5500 tr/mn
Couple	240 Nm à 1650 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	508 dm³
POIDS	1435 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,8/10,6/14,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Consommation
Equipement complet

- Commande de boîte
Souplesse à bas régime

Leaf 40 kWh N-Connecta

Subtiles retouches

Si elle conserve le patronyme de son aïeule, la Leaf a bénéficié d'un très léger restylage au printemps 2021. Les nouvelles jantes, 16" ou 17", affirment la sportivité et la calandre reçoit le nouveau logo de la marque. A bord le conducteur pâtit de la présence des batteries sous le plancher, qui imposent une positon de conduite en hauteur peu agréable. Derrière, l'espace disponible apparaît décevant au regard de l'encombrement. En ville, la Leaf surprend par son tonus et affiche une autonomie juste acceptable (environ 236 km). Cette dernière fond comme neige au soleil (183 km) sur autoroute.

En fin de carrière, la Leaf n'est plus proposée que dans cette "petite" version. L'offre 62 kWh n'est plus au catalogue.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38900 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	150 ch
Couple	320 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/50 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 40 kWh
COFFRE	438 dm³
POIDS	1580 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	149 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	21h sur secteur 7h30 sur Wallbox

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Performances
Douceur de conduite

- Autonomie sur autoroute
Habitabilité

Qashqai Mild Hybrid 158 Xtronic Tekna+

Variations à l'infini

Ce Qashqai séduit par ses écrans dernière génération, son ergonomie simple et son coffre spacieux. Malgré cela, ce modèle à vocation familiale manque d'aspects pratiques. Les rangements sont petits, il n'y a pas de banquette coulissante. Regrettable, d'autant plus que ce bloc 1.3 de 158 ch est efficace et assure de bonnes relances tout en maîtrisant sa consommation. Ainsi motorisé, il n'est disponible qu'avec sa boîte automatique. A finition équivalente, il faudra tout de même débourser 3100 € de plus pour passer du Mild Hybrid 140 ch à ce dernier.

Le Qashqai ne propose plus de version équipée de la transmission intégrale.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46500 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1332 cm³
Puissance	158 ch à 5500 tr/mn
Couple	270 Nm à 1800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	508 dm³
POIDS	1482 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 1,63
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	31,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Moteur performant
Consommation maîtrisée

- Aspects pratiques
Tarifs

Qashqai e-Power 190 Tekna

Une technologie hybride originale

Le Qashqai e-Power a recours à une technologie hybride originale. Le 1.5 turbo n'est pas relié aux roues et ne sert que de générateur pour alimenter le bloc électrique fort d'une puissance de 190 chevaux. En découle une grande douceur de conduite même si le 3 cylindres aurait pu être plus discret, surtout au démarrage. Si son cousin le Renault Austral, avec qui il partage sa plate-forme, se montre plus économe en carburant et plus dynamique en comportement, il reste néanmoins plaisant à conduire, offre un rapport prix/équipement attractif mais manque d'astuces.

Le bouton e-Pedal activé, la récupération d'énergie au lever de pied s'accentue et permet de presque conduire sans toucher les freins.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**45000 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	117 g/km **+ 150 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm³
Puissance	190
Couple	330
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	498 dm³
POIDS	1688 kg
L x l x h (en m)	4,43 x 1,84 x 163
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

Prix/équipement
Technologie convaincante

Modularité basique
Finition

Le nouveau barème du malus écologique n'aura pas trop d'incidence sur ce modèle. Il passe de 50 à 150 €.

X-Trail e-4Orce 213 Tekna 7 places

Invitation au voyage

Le quatrième X-Trail, devenu hybride, développe ici 213 ch dans cette version quatre roues motrices. Si la puissance est suffisante, la consommation sur autoroute (9,6 l/100km) et le réservoir de 55 litres ne permettent guère au gros SUV de parcourir plus de 570 km avec un plein. C'est un peu limite compte tenu du gabarit de ce type de modèle. Les passagers profitent de la montée en gamme de ce nouvel opus. La qualité de fabrication, comme le confort, sont remarquables. Une invitation au voyage. Attention toutefois, en configuration 7 places (+ 900 €), le volume de coffre devient symbolique (146 dm³).

Douceur de conduite
Qualité de présentation/confort

Consommation
Volume de coffre en 7 places

Cet X-Trail e-4Orce utilise un bloc essence qui génère l'électricité distribuée à la batterie et au moteur électrique via un onduleur.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**54200 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	145 g/km **+ 5195 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1497 cm³
Puissance	213 ch cumulés
Couple	330 + 195 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	484/690/146 dm³
POIDS	1959 kg
L x l x h (en m)	4,68 x 1,84 x 1,72
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★☆☆

Ariya 63 kWh 218 Advance

Zen soyons zen

Première version des trois proposées par le constructeur Nippon, ce nouveau SUV électrique de Nissan dispose d'une batterie de 63 kWh qui développe 218 ch. Il n'est disponible qu'en deux roues motrices. Selon le constructeur l'autonomie en ville pourrait dépasser les 400 km. S'il reprend la plate-forme de la Renault Megane E-Tech, le comportement rassurant déjà connu sur la Française est davantage typé confort. De quoi laisser les occupants profiter du mobilier épuré et d'une parfaite sensation d'espace. Le tableau se gâte un peu avec une finition perfectible et quelques détails d'ergonomie à peaufiner.

Autonomie
Ambiance intérieure

Détails de finition
Ergonomie

Fort de 218 ch, l'Ariya 63 kWh ne manque pas de ressources. Sur parcours mixte, comptez sur 370 km d'autonomie.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**41 800 €** - 3 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 63 kWh
COFFRE	547 dm³
POIDS	1923 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
TEMPS DE CHARGE	10h (7,4 kW) 30mn (rapide)

LES ÉTOILES ★★★★☆

Ariya 87 kWh 242 Evolve

Espace à revendre

Sur ce haut niveau de finition Evolve, qui offre moquette épaisse, sièges chauffants, double vitrage, tout est fait pour que les passagers arrière de l'Ariya profitent pleinement de l'espace qui leur est dédié. Le conducteur lui bénéficie des derniers équipements de sécurité (aide au maintien dans la voie, assistant de conduite en embouteillage), de quoi exploiter sereinement les 475 km d'autonomie moyenne offerte par la batterie de 87 kWh. Une copie presque parfaite si l'on omet quelques détails d'ajustement du mobilier, les suspensions sèches et les 2100 kg qui nuisent à l'agilité.

Les passagers arrière se réjouiront de l'espace offert, des sièges chauffants, et du toit ouvrant panoramique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**52800 €** - 3 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	242 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	547 dm³
POIDS	2100 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
TEMPS DE CHARGE	14h (7,4kW) 41h (secteur)

LES ÉTOILES ★★★½☆

+ Espace à bord
Autonomie

- Poids
Fermeté des suspensions

De série, l'Ariya embarque un chargeur de 7.4 kWh et facture 1500 € en option celui de 22 kWh. Un peu mesquin vu le prix du modèle.

Townstar Combi 1.3 Tce 130 Tekna

Un air de famille

Le Townstar a pris la relève du NV250 qui était déjà le clone du Renault Kangoo. Pour les différencier, hormis le logo, le Townstar se distingue par son bouclier et ses phares spécifiques. La vie à bord des 5 personnes est facilitée par une accessibilité bien pensée, des portes latérales coulissantes à l'arrière et une ouverture à 85° des portes avant. La montée en gamme se traduit par un équipement complet (clim bi-zone, stationnement mains-libres...). C'est vrai aussi pour la tenue de route sûre et le confort en progrès. Côté motorisation pas le choix, aucun diesel disponible, seul le 1.3 de 130 ch en Bvm est à ce jour au catalogue.

+ Habitabilité
Nombreux rangements

- Une offre unique de moteur
Tarif / Malus

Imaginé pour les familles, le Townstar facilite l'accès des passagers arrière grâce aux portes coulissantes très pratiques.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**34560 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	152 g/km **+ 3552 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1333 cm³
Puissance	130 ch à 5000 tr/mn
Couple	240 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1566 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	33,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,1/13,0/17,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

LES ÉTOILES ★★½☆☆

Primastar Combi L2H1 dCi 170 DCT6 Tekna

Très chère famille

Disponible en 8 ou 9 places, le Primastar s'adresse aux grandes familles. Si ses origines d'utilitaire restent évidentes, ce modèle bénéficie des dernières technologies (alerte de franchissement de ligne, angles morts…). A bord, l'habitacle s'inspire du style d'une voiture particulière. La polyvalence est au rendez-vous avec une banquette rabattable et amovible. Le compartiment sous le siège passager et les volumes de rangement accrus confirment son esprit pratique. Équipé du bloc 2.0 dCi de 170 ch couplé à la boîte automatique à double embrayage, ce dernier se montre discret et plutôt économe, 8.7 l / 100 km en moyenne.

+ Présentation
Modularité

- Budget conséquent
Malus délirant

Ce Primastar est disponibile en 2 longueurs de carrosserie. Un surcoût de 1200 € est demandé pour le plus grand.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**50545 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	186 g/km **+ 48901 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	170 ch à 3500 tr/mn
Couple	380 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	865/1900 dm³
POIDS	2180 kg
L x l x h (en m)	5,40 x 1,96 x 1,97
VITESSE MAXI	175 km/h
1000 m D. A.	35,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,7 l/100 km

LES ÉTOILES ★★½☆☆

OPEL

Opel a connu une année 2024 riche en nouveautés avec les Grandland, Mokka restylé et Frontera. En 2025, l'heure est à la généralisation des moteurs hybridés, depuis le petit 100 ch 48V jusqu'au PHEV 195 ch, qui a fait sa première sur le Grandland.

Opel France
2-10, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 08 21 98 00 06
www.opel.fr

Corsa Hybrid 1.2 Turbo 136 GS

Une hybride dynamique

La Corsa Hybrid 136 ch se révèle une alternative crédible au diesel pour les gros rouleurs.

Le nouveau moteur hybride de la Corsa 136 ch s'affiche comme la proposition la plus sportive de la gamme Corsa. Grâce aux 55 Nm de couple électrique qui assistent le moteur thermique et les passages éclairs de la boîte de vitesse automatisée, le petite citadine allemande est capable de reprises remarquables et d'affronter avec aisance tous les terrains. Et pour ne rien gâcher elle fait preuve d'une réelle sobriété, même si un diesel fait encore mieux sur autoroute. Reste que la Corsa souffre d'un châssis trop ferme, l'intégration de son instrumentation numérique apparaît toujours aussi frustre tandis que son tarif se révèle salé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**27 300 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	103 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	340 dm³**
POIDS	1267 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,77 x 1,44
VITESSE MAXI	210 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	4,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Performances
Sobriété

- Châssis ferme
Prix élevé de la version

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Corsa 1.2 Turbo 100 GS

Caractère intact

Citadine plaisante dans cette version de 100 ch, la Corsa pèche, hélas, par une habitabilité assez moyenne.

La Corsa, proche cousine de la Peugeot 208, a subi quelques petites modifications à l'occasion de son restylage en 2023 mais ne change pas de caractère. Elle profite d'un comportement routier incisif, même si on aurait aimé des suspensions plus prévenantes. Le 1.2 de 100 ch se révèle agréable et performant. Désormais unique haut de gamme, l'exécution GS opte pour un style légèrement plus dynamique. À bord, si la Corsa reste moins originale que sa cousine 208, l'ergonomie est mieux pensée et la finition, tout aussi correcte. Mais comme la française, l'allemande manque un peu d'espace à l'arrière.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**22 600 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	117 g/km + **150 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1 110 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,77 x 1,44
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,3/10,0/13,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,5 l/100 km

+ Agrément de conduite
Ergonomie intuitive

- Places AR
Confort ferme

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Corsa Electric 50 kWh 136 GS

Honnête, sans plus

La Corsa Electric 136 ch subsiste aux côtés de la 156 ch pour offrir un prix d'appel.

Opel conserve la version 136 ch à batterie de 50 kWh pour proposer un prix d'appel 1500 € inférieur à celui de la 156 ch. De quoi proposer 285 km d'autonomie selon nos mesures, un chiffre tout juste dans la moyenne, insuffisant pour les longs voyages. Cependant, la Corsa conserve un dynamisme de châssis certain, certes au détriment du confort, et fait valoir un équipement de série intéressant. Elle souffre d'une habitabilité à l'arrière limitée et d'une finition perfectible, notamment en raison de plastiques faciles à rayer. Bref, le bilan est mitigé pou cette concurrente de la nouvelle Renault 5.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**33 500 €** - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **3000 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	305 dm³
POIDS	1 498 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,77 x 1,44
VITESSE MAXI	151 km/h
1 000 m D. A.	31,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 5h (11kW)

+ Châssis dynamique
Equipement

- Autonomie limitée
Habitabilité

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Astra 1.2 Turbo 130 GS

Dépassée par l'hybride

Depuis l'arrivée de l'hybride, le 1.2 BVA n'a plus grand sens dans la gamme Astra.

La sixième génération d'Astra affiche un style dynamique et élégant, avec, à l'avant, la calandre Vizor, la nouvelle signature de la marque. Basée sur la même plateforme que ses cousines la DS4 et la dernière Peugeot 308, la compacte affiche un comportement plaisant et sûr tout en assurant un bon niveau de confort. A bord, la présentation est sobre, mais moderne et la qualité perçue, très correcte. On regrette de ne pas disposer de plus d'espace à l'arrière tandis que cette version 1.2 à transmission automatique n'est plus recommandable face à l'Hybrid 136 : moins véloce, plus gourmande, elle est à peine moins chère malus inclus.

Les chiffres

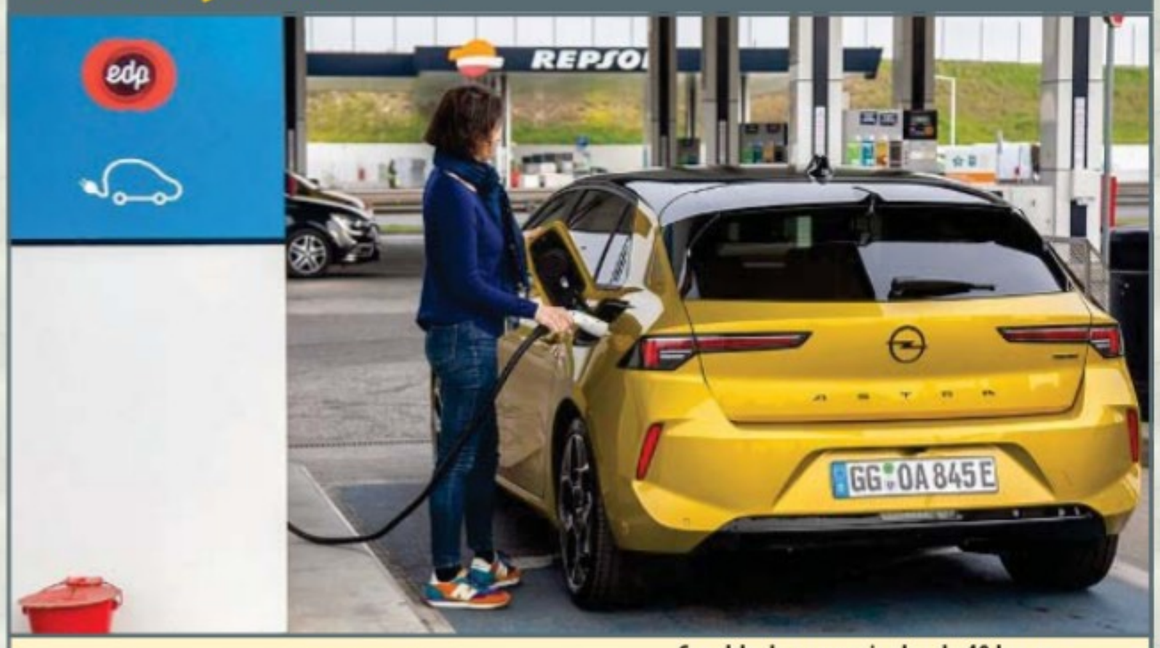
PRIX - PUISSANCE FISCALE	34600 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	362 dm³
POIDS	1319 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	203 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,2/8,8/12,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Agrément de conduite
Confort

Moteur dépassé
Places AR

Astra Hybrid 180 GS



Toujours crédible

Capable de parcourir plus de 40 km en mode 100 % électrique, cette hybride rechargeable se montre plutôt sobre.

Alors que Stellantis s'apprête à renouveler sa gamme hybride rechargeable grâce à un nouveau système largement développé par Opel, l'Astra continue de proposer l'ancien groupe motopropulseur en versions de 180 et 225 ch. La moins puissante des deux n'est pas la moins intéressante. Plus abordable financièrement, l'Hybrid 180 se montre véloce et performante et surtout, même batteries vides, son 1.6 turbo a le bon goût de rester raisonnable à la pompe. Dans cette livrée GS d'inspiration sportive, l'Astra présente bien et l'équipement est complet. Dommage que "l'attirail" électrique ampute une bonne partie du coffre.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44050 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm³
POIDS	1689 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	28,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Consommation
Dotation de série
Performances honorables

Volume de coffre

Astra Hybrid 136 GS

Le punch en plus

Avec sa motorisation hybride 136 ch, l'Astra s'offre une véritable alternative au diesel.

Opel a fait partie des premiers servis du groupe Stellantis pour la nouvelle motorisation hybride 136 ch. L'Astra bénéficie depuis début 2024 de ce 1.2 couplé à une transmission originale qui se pose en alternative au diesel. L'appellation hybride est un peu usurpée car l'Opel est incapable de rouler plus que quelques centaines de mètres en électrique, mais ce groupe est plein de qualités. Nerveux, sobre, capable de reprendre dès les plus bas régimes, il profite de passages de rapports très rapides et sans à-coups. Seuls le sifflement da la machine électrique et quelques bruits mécaniques à basse vitesse viennent troubler cet excellent bilan.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36100 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	106 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	362 dm³
POIDS	1461 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	205 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Moteur performant
Sobriété

Sifflements à basse vitesse
Puissance électrique insuffisante

Astra Hybrid 225 GSe

Sportive... sur le papier

La livrée GSe est imposée avec l'Hybrid 225. Un plus pour le look, pas pour la sportivité.

Opel ressort le label GSe. Mais si, aux grandes heures des modèles sportifs qui en héritaient, cette appellation signifiait Gran Sport Einspritzung (pour injection), le "e" est désormais synonyme d'électrification. C'est pourquoi l'Astra GSe a l'exclusivité de l'ensemble hybride rechargeable de 225 ch. Pour le sport, la marque a mis le paquet avec un châssis abaissé de 10 mm, des ressorts/amortisseurs spécifiques, sans oublier une livrée extérieure aguicheuse et un habitacle cosy. Hélas, l'allemande est lourde. Et même si sa mécanique ne manque pas de tonus, difficile pour elle de jouer les vraies "énervées".

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49150 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	25 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm³
POIDS	1650 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	235 km/h*
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Présentation
Performances

Tarif
Poids élevé

Astra Sports Tourer Hybrid 1.2 Turbo 136 Edition

Break de talent

La nouvelle motorisation hybride 48V de l'Astra va comme un gant au break, et constitue une alternative intéressante au diesel grâce à ses passages de rapport éclair et sa capacité à relancer en toutes circonstances grâce à l'appoint du moteur électrique. En ville celui-ci n'intervient seul que par intermittence mais suffit à faire baisser notablement les consommations. Confortable et habitable, ce break a aussi l'avantage de proposer une ergonomie plus simple que son cousin Peugeot 308 et un volume de coffre substantiel situé entre 578 dm³ et 1634 dm³ selon la position de la banquette.

Profond et carré, le coffre digère jusqu'à 1 634 dm³ une fois la banquette rabattue.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33800 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	108 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136
Couple	230
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	578 dm³
POIDS	1436 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Dynamisme
Sobriété
Habitabilité

− Présentation un peu triste

En version Edition, le break Astra se montre pour le moins discret avec ses jantes de 16 pouces.

Astra Sports Tourer Hybrid 180 GS

Recharge en promo

Aux côtés de l'Astra berline, Opel propose un dérivé break qui reprend les mécaniques de la cinq portes, à l'exception de la version hybride rechargeable de 225 ch. Mais pour les fans du plug-in, l'allemande se décline encore en Hybrid 180 d'ancienne génération. Un ensemble mécanique à la fois doux, plaisant et suffisamment alerte, même chargé. Comme la berline, le break offre un bon compromis confort / efficacité même si son poids élevé n'en fait pas le plus dynamique du marché. En fin de carrière avant l'arrivée de la nouvelle solution hybride Stellantis, cette version fait l'objet de promotions importantes.

+ Douceur de conduite
Relances
Volume de coffre

− Poids élevé

En version hybride, le break Sports Tourer perd un peu de volume de coffre avec moins de 500 dm³.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45200 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	468 dm³
POIDS	1698 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,86 x 1,49
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★½☆

Mokka Electric 54 kWh GS

Trop chers kilowatts

A l'occasion de son très discret restylage, le Mokka a abandonné sa petite motorisation électrique de 136 ch. Il n'est donc plus proposé qu'en version 156 ch dont l'autonomie WLTP atteint 402 km grâce à sa batterie de 54 kWh. Un chiffre décent compte tenu de sa taille mais cela se paie par un tarif dissuasif en version GS. Autre grief, le volume de coffre qui frise le ridicule (288 dm³ seulement). Ce défaut va de pair avec une habitabilité réduite et un accès à bord pas toujours aisé. Dommage car la tenue de route est rassurante et l'agrément est bien là avec une douceur de conduite appréciable.

+ Douceur de conduite

− Accès à bord
Places AR / coffre
Tarif élevé

Le Mokka Electric n'est plus proposé qu'en version 156 ch, malheureusement plus chère.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	288 dm³
POIDS	1549 kg
L x l x h (en m)	4,15 x 1,79 x 1,54
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 5h45 (11kW)

LES ÉTOILES ★★★½☆

Frontera Hybrid 1.2 Turbo 136 Edition

Un jumeau talentueux

Opel n'a pas pris la peine de redessiner le C3 Aircross avant de le renommer Frontera, uniquement reconnaissable à sa face avant. Il conserve heureusement les qualités de son jumeau, à commencer par une habitabilité remarquable à l'arrière et un coffre volumineux, très exploitable grâce à son hayon droit. Sa planche de bord spécifique ne brille pas par la qualité de ses matériaux mais l'ergonomie est au rendez-vous. Très léger, il profite pleinement de sa motorisation hybride très réactive sur route et autoroute. En revanche cette dernière se montre moins douce en ville, où elle fait sentir quelques à-coups.

La planche de bord apparaît totalement spécifique par rapport à celle du Citroën.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26000 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136
Couple	230
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	457 dm³
POIDS	1451 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,80 x 1,65 215
VITESSE MAXI	194 km/h
0 à 100 km/h	8s3
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Habitabilité
Performances

Finition
A-coups en ville

Le Frontera se distingue à peine esthétiquement du C3 Aircross dont il dérive.

Mokka 1.2 Turbo 130 BVA GS

Résistance inutile

En dépit de l'arrivée de l'Hybrid 136 et du 1.2 136 ch en BVM, le Mokka, fraîchement restylé, est toujours proposé avec le 1.2 Turbo de 130 ch. Il n'est cependant plus disponible qu'en version BVA qui brille par sa douceur, d'autant que l'Opel se montre ultra-polyvalent et plaisant à mener grâce à la précision de son châssis. Il faut néanmoins composer avec des suspensions sèches. A bord, la présentation épurée fait mouche et le système multimédia est enfin à jour. Reste qu'avec son malus, ce moteur ancien n'a aucun argument face au nouvel hybride 136 ch, plus véloce et beaucoup plus économe en carburant.

Polyvalence
Equipement suffisant

Confort
Sans intérêt face à l'hybride

Peu visible à l'extérieur, le restylage se limite à l'intérieur à la console centrale et au système multimédia.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1172 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	130 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	288 dm³
POIDS	1260 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,81 x 1,54
VITESSE MAXI	191 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Grandland Hybrid 136 GS

L'alternative allemande

136 ch dans un grand SUV, voilà qui peut rendre circonspect, mais l'hybridation apporte sa part de couple dans la corbeille, qui permet au Grandland, cousin du Peugeot 3008, de décoller avec aisance. Il propose même des performances parfaitement honnêtes grâce à la transmission véloce, qui profite d'une gestion bien calibrée. Et c'est tant mieux car il s'agit de la seule offre de la gamme raisonnable en matière de tarifs. Le SUV fait preuve pour le reste d'élégance, fait valoir une ergonomie bien pensée, un confort de bon aloi et une habitabilité à la hauteur de son gabarit. Pour ne rien gâcher, sa consommation est contenue.

Performances suffisantes
Sobriété
Habitabilité

Trop rationnel ?

Moins spectaculaire que son cousin Peugeot 3008, le Grandland se montre en revanche plus habitable.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40400 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	136
Couple	230
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	555 dm³
POIDS	1675 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,91 x 1,67
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Combo Life 136 Taille M Elegance Pack

Privé de thermique !

Le restylage a permis au Combo Life de gagner une nouvelle calandre "Vizor" et une batterie mise à jour.

Comme ses cousins, le Citroën Berlingo et le Peugeot Rifter, l'Opel Combo a été restylé en 2024. D'abord disponible en version diesel, il se limite à nouveau à la motorisation électrique, qui bénéficie d'une nouvelle batterie. Spacieux et doté d'un grand sens pratique, l'allemand séduit aussi par son bon niveau de confort général et sa modularité. Capable de relances toniques et particulièrement doux à l'usage, il pêche par un comportement pataud et surtout, par une autonomie trop réduite, ce qui limite sa polyvalence. De quoi regretter amèrement le thermique, même s'il fait quelques efforts de prix par rapport à ses cousins.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40800 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	632 dm³
POIDS	1811 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,85 x 1,85
VITESSE MAXI	135 km/h
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	31h (secteur) 8h (7,4kW)

+ Reprises
Habitabilité / modularité
Tarif

- Autonomie

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Combo Cargo 1.5 BlueHDi 130 XL Pack Premium Connect

Un utilitaire très inspiré

Le Combo Cargo, récemment restylé, profite des mêmes qualités que ses cousins français.

Comme le ludospace Combo Life, la version utilitaire, le Combo Cargo repose sur une plate-forme Stellantis (ex-PSA) commune à Citroën, Peugeot (mais aussi Toyota) et donc, Opel. Comme eux, il a profité d'un important restylage qui a touché sa face avant, son habitacle et son équipement, devenu plus moderne. Dans cette version rallongée, de 4,76 m de long, le Combo ne craint pas la surcharge et affiche un beau volume de chargement. Plaisant à mener grâce à un châssis efficace et une mécanique alerte, le Combo Cargo fait partie des références de sa catégorie, même si son bloc gagnerait à être un peu moins bavard.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32160 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	157 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	3390 dm³
POIDS	1533 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,85 x 1,83
VITESSE MAXI	NC
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,4/11,4/15,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

+ Volume de chargement
Diesel souple et tonique
Tenue de route

- Insonorisation moteur

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Zafira Electric 75 kWh Taille XL Business

En manque de souffle

Le Zafira Electric a changé de nom et de regard mais pas de batterie. Il manque toujours d'autonomie.

Comme ses cousins de chez Citroën et Peugeot, le Zafira vient de subir un important restylage esthétique mais aussi quelques modifications qui lui permettent de gagner 20 km d'autonomie dans sa version 75 kWh. Mais, en réalité, même doté des plus gros accus, le Zafira Electric peine à réaliser plus de 250 km avec une seule charge. Autre grief : au regard du gabarit de l'Opel (4,95 m pour cette version "courte") et de sa capacité d'accueil (jusqu'à neuf personnes à bord), la puissance du bloc électrique (136 ch) apparaît insuffisante pour offrir des performances correctes. Impossible à conseiller à des familles, même nombreuses.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	58620 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 75 kWh
COFFRE	351/508 dm³
POIDS	2420 kg
L x l x h (en m)	4,95 x 1,92 x 1,89
VITESSE MAXI	137 km/h
1000 m D. A.	36,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	12,2 s
TEMPS DE CHARGE	50h (secteur) 7h (11kW)

+ Habitabilité

- Autonomie
Performances
Tarif

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Vivaro 2.0 BlueHDi 180 EAT8 XL Pack Premium Connect

Utilitaire pas rébarbatif

Le Vivaro reprend la face avant "Vizor" de la gamme Opel qui le modernise avantageusement.

Version Opel du Citroën Jumpy et du Peugeot Expert, le Vivaro a adopté un nouveau regard mais conserve un comportement rassurant, un diesel volontaire ainsi qu'un agrément de conduite remarquable pour un utilitaire. La BVA y ajoute de la douceur tout en restant raisonnable à la pompe. La présentation modernisée et le sens pratique (rangements en nombre, bonne position de conduite...) s'ajoutent à un équipement complet dans cette version Pack Business. Moins cher que les clones français, l'Opel a de beaux atouts. Gare toutefois à sa hauteur (1,90 m) qui peut lui interdire certains parkings souterrains.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46620 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	195 g/km + 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	177 ch à 4000 tr/mn
Couple	400 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	5900 dm³
POIDS	1853 kg
L x l x h (en m)	5,30 x 1,92 x 1,90
VITESSE MAXI	NC
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

+ Agrément de conduite
Rapport prix / équipements
Douceur de la boîte auto.

- Gabarit imposant

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

PEUGEOT

L'année 2025 s'annonce un peu plus calme pour Peugeot que 2024. La gamme ayant été fraîchement renouvelée, on attend surtout des nouvelles motorisations électriques et hybrides rechargeables qui devraient apparaître d'abord sur les 3008 et 5008.

Automobiles Peugeot
2-10, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél : 01 61 45 45 45
www.peugeot.fr

e-208 50 kWh 136 ch Allure

Toujours d'actualité

Difficile de distinguer la e-208 de sa jumelle thermique toutes les deux restylées fin 2023. Star du leasing social début 2024, la 208 136 ch reste au catalogue malgré l'arrivée de la version 51 kWh. Elle propose une grande douceur de conduite, mais également des performances sportives en mode Sport (avec toute la puissance disponible). Gare alors à l'autonomie qui fond rapidement : comptez moins de 270 km, en moyenne, mesurés par le laboratoire Auto Plus. Enfin, si les batteries, logées à l'arrière, amputent le coffre de 35 dm³, elles ne dégradent pas l'habitabilité de la française, déjà pas exemplaire en la matière.

Alimentée par une batterie de 50 kWh, cette e-208 n'affiche pas une autonomie exceptionnelle.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36100 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	lithium-ion 50 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1510 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
TEMPS DE CHARGE	5h (11 kW) 31h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Tonus en mode Sport
Douceur de conduite

- Places AR
Autonomie

e-208 51 kWh 156 ch GT

Chère autonomie

Restylée en 2023, la 208 dispose de cette motorisation électrique de 156 ch en parallèle de la 136 ch qui reste au catalogue. Plus que les performances qui ne s'améliorent pas beaucoup par rapport à cette dernière(excepté les reprises, et encore, légèrement), c'est surtout l'autonomie qui progresse. En effet, elle reçoit une batterie de 51 kWh. De quoi dépasser les 400 km (précisément 385 km d'autonomie mesurés par le laboratoire Auto Plus) d'une traite. Toutefois, les 1280 € de différence de tarif affichés par rapport à la version 136 ch ont de quoi faire hésiter.

Cette 208 électrique de 156 ch dotée d'une batterie de 51 kWh profite d'une autonomie en hausse.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38000 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/45 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1524 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	150 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	5h (11kW) 34h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Autonomie en hausse
Reprises
Douceur de conduite

- Prix

208 Hybrid 110 e-DCS6 Allure

Adaptation réussie

Sur la 208, l'adaptation de la version la moins puissante de la nouvelle motorisation hybride Stellantis est un succès. C'est particulièrement le cas sur route, où l'auto fait preuve de belles capacités de reprises et d'un agrément de conduite étonnant. Dotée d'une plus petite batterie et d'un moteur électrique moins puissant que ses concurrentes 100 % hybrides, la 208 se montre moins à l'aise en ville, où l'on relève quelques à-coups et des bruits de transmission. La consommation moyenne relevée par le labo Auto Plus apparaît cependant très maîtrisée, même si elle consomme 0,6 l / 100 km de plus qu'une Toyota Yaris 116.

La 208 hybride se révèle beaucoup plus à l'aise sur route qu'en ville. Un comble pour une hybride !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 440 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	101 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1213 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Consommation maîtrisée

- A-coups à basse vitesse
Pas une 100% hybride

208 Hybrid 145 GT

Au milieu du gué

Face à ses rivales 100 % hybrides, la Peugeot 208 de 145 ch ne peut prétendre à la même sobriété en ville en raison d'une petite batterie et d'un manque de puissance électrique. Elle prend sa revanche sur route et autoroute, où le petit trois cylindres 1.2 se montre performant et profite de la réactivité de la transmission à triple embrayage. Elle fait preuve enfin de précision de conduite, même si le confort pâtit de réglages de suspension beaucoup plus raides sur cette version. Reste que la 208 est toujours aussi chère, surtout dans cette finition GT qui fait toujours la part belle aux options.

La 208 a des matériaux de qualité pour son habitacle mais on relève des défauts d'ergonomie comme la mauvaise visibilité des compteurs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**28150 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	102 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	145 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1262 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	30,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Performances
Sobriété sur route et autoroute

- Peu à l'aise en ville
Prix

La Peugeot 208 Hybrid 136 ch devient Hybrid 145 ch au catalogue, c'est la puissance cumulée du moteur thermique et du bloc électrique.

208 1.2 PureTech 100 Allure

Un premier prix pas donné

Avec son turbo et sa boîte à six rapports, le 1.2 PureTech de 100 ch est devenu l'entrée de gamme depuis la disparition du 1.2 75 ch. Peu gourmand, bien insonorisé et affichant suffisamment de tonus pour offrir une réelle polyvalence, il permet à la 208 de jouer les petites routières. Dans cette finition Allure, la Peugeot se fait plus sexy grâce à des jantes alu de 16" et des feux arrière à leds mais à quel prix ! A l'intérieur, la présence de l'écran tactile de 10", du Mirror Screen et de la clim' automatique apportent confort et modernité. En revanche, à l'arrière, l'habitabilité reste mesurée.

+ Consommation
Polyvalence
Dotation correcte

- Places AR

D'une génération à l'autre, la 208 conserve quelques mauvaises habitudes, dont l'habitabilité, franchement décevante.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**23050 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + **170 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	100 ch à 5500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	345 dm³
POIDS	1125 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,75 x 1,43
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,3/10,2/14,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

e-2008 50 kWh 136 ch GT

En bout de piste

L'e-2008, restylé en 2023, conserve quelques stocks de versions 136 ch plus accessible à la vente. Des modifications en 2022 lui ont permis de progresser en autonomie (317 km au total selon nos mesures). Mais sur autoroute, cela reste bien trop juste (208 km) pour les longs trajets. Dommage car son électromoteur distille un agrément indéniable, et son confort de suspension demeure très bon. On apprécie aussi son style audacieux et sa présentation intérieure cossue. Très adapté à un usage urbain, il laisse le rôle de modèle polyvalent à la version 54 kWh, plus sobre et dotée d'une autonomie supérieure.

+ Douceur de conduite
Performances

- Autonomie
Prix

Pour les derniers 2008 électriques 136 ch, de belles remises sont envisageables.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**39 820 €** - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **3000 €**
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/60 R 17
BATTERIE	lithium-ion 50 kWh
COFFRE	388 dm³
POIDS	1609 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	153 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
TEMPS DE CHARGE	8h (7,4 kW) 31h sur secteur

LES ÉTOILES ★★★½☆

e-2008 54 kWh 156 ch GT

L'électrique au prix fort

Le Peugeot e-2008 a profité de son restylage de 2023 pour s'offrir la nouvelle motorisation de 156 ch produite en partenariat avec Nidec et une batterie un peu plus pêchue de 54 kWh. Elle est désormais seule à la barre, le 136 ch ayant été retiré du catalogue. Avec 70 km d'autonomie moyenne en plus et presque une seconde de mieux au 0 à 100 km/h, les progrès sont réels mais son rayon d'action reste un peu court sur autoroute. S'il brille toujours par sa présentation, le 2008, parmi les plus volumineux de sa catégorie, laisse un peu sur sa faim en matière d'habitabilité et de coffre et le prix de cette version reste très élevé.

L'écran central (10" / 25,4 cm) n'est pas intuitif et il faut pianoter pour ajuster la température, par exemple.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 700 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 2 000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	388 dm³
POIDS	1 610 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 39h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Autonomie en progrès
Confort

- Autonomie sur autoroute
Rapport encombrement

Le 2008 progresse au niveau de l'autonomie mais reste cher.

2008 1.2 PureTech 100 Allure

Tout juste accessible

Animé par le plus modeste des blocs essence disponibles chez Peugeot, le 2008 passe ainsi tout juste sous la barre des 30 000 €. Certes, les accélérations ne sont pas particulièrement toniques. Mais les reprises, du moins, à mi-régimes, sont tout à fait convenables. De quoi offrir bien assez de polyvalence à ce SUV urbain dont le récent restylage a été d'abord esthétique. Sa présentation reste néanmoins cossue, sa finition soignée et son équipement complet dans cette version Allure. Et il profite enfin d'un système multimédia au goût du jour ! Dommage qu'à l'arrière, la largeur aux coudes notamment, reste réduite.

+ Polyvalence
Présentation

- Largeur aux coudes AR
Accélérations moyennes

En Allure, le 2008 a droit aux barres de toit noir brillant et aux protections de bas de caisse chromées.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 100 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 330 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	100 ch à 5000 tr/mn
Couple	205 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	410 dm³
POIDS	1197 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,0/11,0/15,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

2008 Hybrid 145 e-DCS6 GT

Tout pour plaire

Le 2008 jette carrément aux orties son diesel au profit de la version 145 ch (ex 136 ch) des nouvelles motorisations hybrides Stellantis, réalisées avec l'équipementier belge Punch Powertrain. Un choix qui peut se justifier tant cette hybridation légère se révèle convaincante sur la route. Capable de relancer énergiquement et profitant de passages de rapports éclairs, elle se révèle également plutôt sobre. Seul regret, le fonctionnement en ville manque sérieusement de fluidité tandis que la taille de la batterie et la puissance du moteur électrique limitent les roulages en 100 % électrique. Enfin, le prix reste toujours très élevé.

+ Performances satisfaisantes
Agrément sur route

- Manque de fluidité en ville
Pas 100 % hybride

La motorisation hybride 145 ch n'empiète pas sur le volume de coffre du 2008. C'est heureux, car il ne bat aucun record.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 400 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	111 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	145 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	44 litres
COFFRE	421 dm³
POIDS	1 317 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,77 x 1,53
VITESSE MAXI	198 km/h
1 000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

308 Hybrid 145 e-DCS6 Allure

L'évidence hybride

Premier choix des acheteurs français, l'hybride simple se fraye un chemin sous le capot de la 308 avec un succès évident. Cette version 145 ch, une nouvelle appellation commerciale de l'ex 136 ch, prend désormais la place de la version essence qui a disparu du catalogue. Elle fait valoir sa sobriété et ses performances très satisfaisantes grâce à la réactivité de sa transmission à triple embrayage. L'économie de carburant est très perceptible en ville, même si des à-coups se font sentir. On retrouve pour le reste la 308 telle qu'en elle même, confortable, bien présentée et plutôt correctement équipée dans cette dotation Allure.

Le coffre de la 308 est plus que suffisant. La micro-hybridation n'empiète absolument pas sur le volume utile.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**35100 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	145 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	397 dm³
POIDS	1463 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Sobriété
Confort
Performances

- à-coups en ville

La 308 reste la seule berline compacte "classique" française disponible avec des moteurs hybrides.

308 Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 GT

Elle joue la douceur

Equipée du même ensemble hybride rechargeable en fin de piste que la 508, la 308 frise le sans-faute. La compacte assure des reprises éclair et un agrément élevé, tout en préservant douceur et confort grâce à un amortissement efficace et prévenant ainsi qu'une insonorisation soignée. Dommage que le freinage (partiellement régénératif) ne soit pas plus facile à doser. A bord de cette version GT, la 308 mise sur une ambiance à la fois chic et sportive du plus bel effet. Hélas, entre l'habitabilité moyenne et le volume de coffre réduit, le sens pratique n'est pas le fort de la Peugeot.

+ Performances
Douceur d'utilisation

- Volume de coffre
Freinage régénératif

Plaisante à conduire avec ses reprises éclair, la 308 hybride rechargeable est également bien amortie et bien insonorisée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**45620 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	24 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	313 dm³
POIDS	1680 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

308 1.5 BlueHDi 130 EAT8 GT

Championne du diesel

Rare version diesel à subsister dans la gamme Peugeot, la 308 1.5 BlueHDi de 130 ch reçoit la boîte automatique EAT8 d'office. De quoi faire grimper une addition déjà corsée. Cependant, à l'usage, et hormis une commande de boîte à basculeur pas toujours très pratique, on ne regrette pas l'investissement. La française ne perd rien de sa sobriété et les performances restent au rendez-vous, faisant de cette berline compacte, une agréable voyageuse capable de dévorer des kilomètres sans fatiguer ses occupants. Excepté, peut-être, les occupants de la banquette, toujours un peu à l'étroit.

+ Agrément de conduite
Polyvalence

- Tarif
Places AR

La 308 GT joue la carte de la sportivité avec son pédalier alu et sa sellerie en partie en Alcantara.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**37100 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km **+ 540 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	397 dm³
POIDS	1431 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

e-308 54 kWh 156 ch Allure

En manque de conviction

Contrairement à d'autres Peugeot électriques, la 308 n'est disponible qu'avec la nouvelle motorisation 156 ch.

La 308 électrique adopte directement la motorisation 156 ch conçue avec Nidec. Une proposition en deçà de ses rivales en matière de performances mais aussi d'autonomie avec seulement 330 km selon nos mesures. Dommage car cette compacte au style très léché se révèle plutôt sobre, agréable à conduire et son habitacle est toujours aussi léché. Son insonorisation et sa douceur de conduite sont également des arguments mais pas son rapport prix équipement, trop défavorable face à la concurrence malgré les multiples baisses que Peugeot a consenti juste après son lancement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43900 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	156 ch
Couple	270 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 54 kWh
COFFRE	313 dm³
POIDS	1693 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
TEMPS DE CHARGE	5h45 (11 kW) 28h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Douceur de conduite
Insonorisation

- Autonomie
Prix

308 SW 1.5 BlueHDi 130 EAT8 GT

Diesel de luxe

En version GT, la 308 SW se la joue sportive avec des roues de 18" et des bas de caisse latéraux.

La 308 SW 1.5 BlueHDi de 130 ch est obligatoirement livrée avec la transmission automatique EAT8. Alors oui, le tarif s'envole. Et d'autant plus dans cette version GT, le haut de gamme. Cependant, la consommation reste mesurée et l'agrément profite clairement de l'apport de l'automatisme (même si on aurait aimé une commande avec un levier). Pour le reste, on est séduit par la présentation sportive de cette livrée GT qui, sans trop en faire, apporte quelques touches dynamiques, dehors comme dedans. Enfin, si le coffre est logeable (575 dm³), la banquette arrière demeure juste pour les plus de 1,80 m.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39700 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	575 dm³
POIDS	1491 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	33,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation sportive
Agrément de conduite

- Prix
Commande de boîte

308 SW Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 Allure

De l'essence et des watts

Une fois ses batteries déchargées, la 308 SW peut se montrer assez gourmande : 7,3 l/100 km de moyenne !

La 308 SW ne propose plus pour l'instant qu'une version hybride rechargeable de 180 ch, avant l'arrivée probable du nouveau système de 195 ch. Elle suffit amplement à la plupart des usages. Et cela permet de limiter les frais, la française n'étant pas spécialement bon marché. Au volant, on est bluffés par la douceur de l'ensemble mécanique avec des phases de transition thermique/électrique particulièrement feutrées. Les performances et l'agrément sont donc au rendez-vous, même si on aurait aimé un freinage plus facilement dosable. Enfin, les batteries, logées dans le coffre, réduisent le volume de chargement.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43820 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	29 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180 ch cumulés
Couple	360 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	484 dm³
POIDS	1687 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,45
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Douceur de conduite

- Volume de coffre
Remises limitées

408 Hybrid 145 e-DCS6 Allure

Mieux qu'un 3008 ?

En version hybride 48V, la 408 prend une nouvelle dimension.

Avec cette nouvelle version hybride simple, la 408 retrouve le sens des réalités grâce à un moteur 10 000 € moins cher que l'hybride rechargeable et une consommation très maîtrisée. Elle ne perd pourtant aucune de ses qualités à savoir un plaisir de conduite remarquable grâce à un châssis réglé aux petits oignons et des performances très correctes. Cette berline SUV Coupé aussi spectaculaire à l'extérieur qu'à l'intérieur s'offre en plus le luxe de proposer plus de place à l'arrière que le 3008 et un coffre équivalent. Et si la 408 se révélait finalement être le choix malin de la gamme Peugeot ?

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 200 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 100 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	145 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	492 dm³
POIDS	1505 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,85 x 1,48
VITESSE MAXI	198 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation
Habitabilité
Sobriété

- Ergonomie perfectible

La 408 électrique arrive !

A mi-chemin entre la 308 et le 3008

Surprise avec cette nouvelle version électrique de la 408 qui ne reprend pas à l'identique une batterie déjà connue dans la gamme Peugeot mais des accumulateurs CATL de 61 kWh, à mi-chemin entre ceux de la 308 et du 3008. Elle hérite du moteur 210 ch de ce dernier et annonce une autonomie de 453 km en cycle WLTP en finition d'entrée de gamme Allure, qui profite notamment d'une aérodynamique de ses soubassements revue. Ce rayon d'action reste cependant en deçà de la concurrence mais la 408 va également bientôt profiter d'une évolution de sa motorisation hybride rechargeable grâce à l'adoption d'une nouvelle batterie.

Si le carnet de commande de cette version est déjà ouvert, les premières livraisons ne sont pas attendues avant la fin de l'été 2025.

La 408 électrique bénéficie notamment d'une aérodynamique revue au niveau de ses soubassements.

408 Plug-in Hybrid 225 GT

La tentation haut de gamme

La nouvelle 408 tire profit de son châssis bien équilibré, et de sa direction précise.

La 408 PHEV 225 GT représente le "must" de la gamme 408. Et il n'y a qu'à regarder le tarif pour s'en convaincre ! Mais c'est vrai qu'à ce prix, on dispose d'un modèle à la fois sportif et élégant, avec un habitacle tiré à quatre épingles, moderne et à la dotation richement fournie. Certains auront toutefois besoin d'un petit temps d'adaptation pour se faire à l'ergonomie pas toujours intuitive. Agréable à conduire et plutôt performante, la française s'installe parmi les références du marché, notamment dans cette version hybride rechargeable douce, souple et pas trop gourmande à la pompe.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**51 250 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	31 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	225
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	414 dm³
POIDS	1779 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,85 x 1,48
VITESSE MAXI	233 km/h*
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation / finition
Dotation de série
Douceur de conduite

- Ergonomie

508 Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 Allure

Destin brisé

La 508 a adopté la nouvelle identité de la marque à l'occasion de son restylage intervenu tardivement dans sa carrière.

Après une carrière en demi-teinte, la 508 va être arrêtée cette année et ne sera pas remplacée. Pourtant la grande berline a toujours profité d'un style spectaculaire et même profité d'un restylage assez important en 2023. Plus classique de ligne que la 408 avec laquelle elle fait presque double emploi, la 508 profite toujours d'un châssis affûté, capable de proposer de l'agilité et du confort. Son autonomie électrique de 40 km et son insonorisation apparaissent également satisfaisantes mais l'habitabilité à l'arrière reste son gros défaut, difficilement pardonnable sur ce segment apprécié des taxis et autres VTC.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**50 500 €** - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	34 g/km **- 0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	180
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	488 dm³
POIDS	1 812 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,86 x 1,41
VITESSE MAXI	230 km/h*
1 000 m D. A.	29,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Confortable et efficace

- Habitabilité à l'arrière
Rivalité avec la 408

508 Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 Allure

Elle attend la fin

Plus spectaculaire depuis son restylage, la 508 peut recevoir l'ensemble hybride de 225 ch mais uniquement en finition Allure, la GT ayant été supprimée avant l'arrêt total de la production fin 2025. Malgré un poids conséquent (près de 1,8 tonne), la française conserve son comportement plaisant à souhait. Dommage que ceux qui logent sur la banquette arrière doivent composer avec un espace réduit... En revanche, côté bagages, on ne se plaindra pas de retrouver les 488 dm³ des versions thermiques classiques. Performante, sobre et très agréable à mener, cette 508 n'a pas grand chose à envier à ses rivales les plus huppées.

La planche de bord n'a presque pas évolué pour le restylage, mais reste tout à fait satisfaisante en qualité de présentation.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**52100 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	32 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	488 dm³
POIDS	1774 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,86 x 1,41
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	28,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,6 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Tenue de route
Douceur mécanique

- Habitabilité
Prix

Capable de parcourir jusqu'à 40 km en tout électrique, la 508 Hybrid 225 sait rester raisonnable à la pompe quand ses accus sont déchargés.

508 PSE Hybrid4 360 e-EAT8

La carte du feutré

Le 508 PSE joue le rôle de porte drapeau de la gamme Peugeot avec discrétion et permet aux chefs d'entreprise de rouler dans un modèle sportif français sans subir trop de taxes. Forte de 360 ch cumulés, distribués aux quatre roues, la familiale française gagne ses galons de sportive. Mais attention : prétentions premium oblige, pas question pour la lionne d'être trop démonstrative. A l'image de son style, élégant et sobre, la 508 PSE joue dans le feutré et parvient à offrir un bel agrément tout en préservant le confort et en assurant un bon niveau de performances. Les amateurs de sensations fortes resteront sur leur faim.

+ Présentation / finition
Comportement routier
Confort préservé

- Sensations étouffées

La 508 PSE bénéficie d'un traitement de faveur avec une présentation à la fois chic et sportive.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**70650 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	45 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	360
Couple	520
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	488 dm³
POIDS	1873 kg
L x l x h (en m)	4,75 x 1,86 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

508 SW Plug-in Hybrid 225 e-EAT8 GT

Courant contrarié

Comme le crossover 3008, la 508 (la berline et le break) se décline aussi en variante hybride rechargeable inchangée avec le restylage. Plus raisonnable que la sportive 508 PSE de 360 ch, cette 508 PHEV de 225 ch reste au catalogue malgré l'arrivée de la 180 ch. Cette motorisation, fait preuve de dynamisme et offre une douceur de conduite ainsi qu'un agrément exemplaires. En revanche, pour ce qui est de la partie 100% électrique, on reste sur sa faim. L'autonomie, très faible (38 km maxi selon le Labo Auto Plus) et les temps de recharge trop longs (à moins d'opter pour le chargeur 7,4 kW facturé 400 €) déçoivent.

+ Comportement routier
Habitabilité préservée
Douceur de conduite

- Autonomie en 100% électrique

La 508 se recharge en 7 h sur une prise domestique, mais le "plein" se fait en moins de 1 h 45 sur une Wallbox de 7,4 kW.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**55700 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	37 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	225
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	539 dm³
POIDS	1850 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,1 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

508 SW Plug-in Hybrid 180 e-EAT8 Allure

Break double face

Le 508 SW est proposé depuis son restylage avec la version 180 ch de la motorisation hybride rechargeable bien connue. Une proposition qui s'avère finalement la plus pertinente de la gamme car elle ne perd que quelques dixièmes de secondes au niveau des performances et coûte 1900 € de moins que la 225 ch. Pour le reste, le 508 SW n'a évolué qu'à pas comptés mais il a reçu le nouveau système multimédia Peugeot qui a fait progresser son ergonomie. L'habitabilité à l'arrière reste en revanche médiocre pour un tel break, au contraire du volume de coffre, plutôt bien placé pour une hybride rechargeable...

C'est dans cette configuration Allure chaussée de roues de 17" que le compromis confort comportement se révèle le meilleur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51500 € - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	33 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	180
Couple	360
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	539 dm³**
POIDS	1846 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	230 km/h*
0 à 100 km/h	8s3*
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances préservées
Autonomie confortable
Comportement routier

Habitabilité à l'arrière

508 SW PSE Hybrid4 360 e-EAT8

Pour le symbole

Seule la 508 PSE (pour Peugeot Sport Engineered) préserve pour l'instant l'héritage sportif de Peugeot en attendant le retour annoncé de GTI électriques. Malgré le rétrécissement de la gamme 508, elle reste au catalogue en berline et en break après le restylage sans modification technique. Sa motorisation hybride rechargeable délivre toujours 360 ch aux quatre roues. Toutefois, et comme son style le laissait deviner, cette Peugeot joue davantage la carte de l'efficacité feutrée que celle de la sportivité délurée. On perd en sensations ce que l'on gagne en agrément. Et en plus, à la pompe, on s'y retrouve.

Loin de verser dans le tuning radical, la 508 PSE propose pourtant la puissance "confortable" de 360 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	71950 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	45 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	360
Couple	520
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	539 dm³
POIDS	1912 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,86 x 1,42
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Comportement routier
Douceur de conduite
Consommation

Manque de caractère

3008 Hybrid 145 e-DCS6 GT

Succès attendu

Sans surprise, c'est cette unique version hybride simple qui rafle l'immense majorité des ventes du nouveau 3008, qui n'est pourtant pas exactement donné. Malgré sa faible puissance pour un SUV compact, sa motorisation fait mieux que se défendre face à notre chronomètre. Malheureusement, les réglages de châssis adoptés par Peugeot ont fait totalement disparaître le caractère ludique du modèle précédent. On attendait mieux d'un SUV à ligne de coupé, d'autant qu'elle se paie par une habitabilité très décevante à l'arrière. On se console avec le i-Cockpit, toujours aussi spectaculaire.

Les passagers ne bénéficient pas d'un grand espace aux jambes et risquent de trouver la banquette très ferme.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43490 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	145 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	520 dm³
POIDS	1663 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Présentation
Performances correctes

Agilité perdue
Habitabilité médiocre

Le 3008 offre un style plus sportif mais un comportement beaucoup plus sage que son prédécesseur.

e-5008 210 ch GT

Des watts et du confort

Le 5008 tente à son tour l'aventure électrique, sans grand succès, au point que Peugeot le remise déjà copieusement. Il faut dire qu'avec 2,3 tonnes sur la balance, il a tout perdu de ce qui faisait le charme du modèle précédent : une agilité hors du commun pour un SUV 7 places. Il perd également ses sièges séparés à l'arrière mais sa troisième rangée de sièges reste relativement accueillante et son coffre réellement logeable. Il reste donc l'ami des familles auxquelles il propose un confort sans reproche. Sa consommation relativement contenue lui permet de proposer une autonomie acceptable de 380 km selon nos mesures.

La spectaculaire planche de bord est identique à celle du 3008 avec une grande dalle de 21" / 53,3 cm. Bon point pour les raccourcis tactiles i-Toggles.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51940 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	685/835/330 dm^3
POIDS	2295 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,90 x 1,70
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,1 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Habitabilité
Confort

Agilité disparue
Modularité en baisse

Dérivé du 3008, le 5008 est l'un des rares SUV familiaux proposant sept vraies places et une motorisation électrique.

e-3008 73 kWh 210 ch GT

Débuts difficiles

La version électrique du 3008 remporte un succès très mitigé.

Le Peugeot 3008 joue au SUV coupé et s'offre un nouveau i-Cockpit spectaculaire et soigné. Son ergonomie apparaît meilleure qu'à bord de la 308 mais les louanges s'arrêtent là concernant son habitacle, plus exigu à l'arrière où il n'offre pas plus d'espace aux jambes que le 2008. Sur la route, le 3008 souffre d'une masse excessive supérieure à deux tonnes. Toujours confortable et sûr, il a perdu sa légendaire agilité et le poids affecte ses performances, très inférieures à la moyenne. Heureusement, son autonomie se situe dans la bonne moyenne et son tarif n'est pas si mal placé. La clientèle lui préfère cependant l'hybride.

Présentation spectaculaire
Confort préservé

Masse très excessive
Habitabilité arrière insuffisante

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46990 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	210 ch
Couple	345 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 73 kWh
COFFRE	520 dm^3
POIDS	2183 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,90 x 1,65
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	30,9 s
80 à 120 km/h (nc)	NC
TEMPS DE CHARGE	8h (11 kW) 50h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

5008 Hybrid 136 e-DCS6 Allure Pack

Dernier coup d'éclat

Doté d'une modularité remarquable, le 5008 a connu un succès mérité. Il n'est plus proposé que sur les stocks restants.

En toute fin de carrière, le 5008 étrenne pourtant la nouvelle motorisation Hybrid 136 ch avec transmission à triple embrayage. Tonique, capable de passages de rapports éclairs et d'un fonctionnement plus naturel que le système e-Tech de Renault, elle reste hélas au milieu du gué en matière d'électrification, si bien qu'elle ne peut prétendre à la même sobriété qu'un 100 % hybride. Toujours doté d'un rapport encombrement / habitabilité remarquable, le 5008 souffre d'équipements vieillissants, notamment en ce qui concerne son système multimédia. Dommage car sa présentation reste au goût du jour.

Modularité
Motorisation tonique

Manque de puissance électrique
Equipement vieillissant

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45 030 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm^3
Puissance	136 ch à 5500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/55 R 18
RESERVOIR	56 litres
COFFRE	639/779 dm^3
POIDS	1587 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,85 x 1,64
VITESSE MAXI	192 km/h
1000 m D. A.	32,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

e-Rifter Taille M 50 kWh GT

A prendre ou à laisser

Le Rifter choisit le suicide commercial en ne proposant qu'une motorisation électrique.

Restylé en 2024, le Rifter a de nouveau renoncé au diesel au profit de la seule version électrique. Avec sa batterie de 50 kWh qui alimente un bloc de 100 kW (136 ch), le Peugeot se montre véloce et tonique. En revanche, sa capacité de batterie reste limitée en dépit de réelles améliorations en matière de consommation. Résultat, son autonomie limitée l'empêche d'offrir la polyvalence que l'on attend d'un véhicule familial. Et ce, même s'il peut se brancher sur des bornes de 100 kW pour récupérer 80% de capacité en 30 mn. Dommage car, par ailleurs, le Rifter se révèle spacieux, modulable et confortable.

Habitabilité / modularité
Confort appréciable
Temps de charge réduits

Autonomie

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42250 € - NC
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	136 ch
Couple	270 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/65 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	632 dm³**
POIDS	1762 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,85 x 1,82
VITESSE MAXI	135 km/h
0 à 100 km/h	11s2
TEMPS DE CHARGE	31h (secteur) 8h (7,4kW)
AUTONOMIE	320 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Expert Standard 2.0 BlueHDi 145

Comme une berline !

Le Peugeot Expert est un utilitaire très plaisant, à la fois moderne, agréable à mener et confortable.

Restylé l'an dernier, le Peugeot Expert profite de tout le savoir-faire Peugeot en matière de trains roulants. Résultat, au volant, cet utilitaire se comporte presque comme un véhicule classique, excepté des distances de freinage un peu longues. Agile, sûr et confortable, l'Expert profite, ici, d'un 2.0 BlueHDi très plaisant. Souple, doux et performant, ce bloc ravira les gros rouleurs. A bord, entre la position de conduite surélevée, la présentation moderne et l'agencement bien pensé, on est conquis. Seul bémol, afin de maintenir une hauteur acceptable (dans les parkings...), la soute se révèle moins volumineuse que celles de certains de ses rivaux.

Position de conduite
Présentation moderne
Comportement routier

Capacité de chargement

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40440 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	199 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	145 ch à 4000 tr/mn
Couple	370 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	69 litres
COFFRE	5070 dm³**
POIDS	1728 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,92 x 1,90
VITESSE MAXI	183 km/h*
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	7,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Partner 1.5 BlueHDi 100

Il garde son diesel

Le Partner, troisième génération, a été restylé pour la seconde fois afin d'adopter le nouveau logo Peugeot.

Contrairement au Rifter "civil", sa version utilitaire Partner, lui aussi fraîchement restylé, conserve heureusement ses motorisations diesel. La version la moins puissante reste un bon choix. Les performances et l'agrément sont au rendez-vous et surtout, le Peugeot n'étant pas spécialement bon marché, cela permet de contenir la facture. Et ainsi, on peut "s'offrir" le pack Premium Connect, qui intègre les dernières nouveautés technologiques du modèle (écran 10 pouces tactile avec même Chat GPT !). Le Partner peut aussi disposer du très pratique Surround Rear Vision qui facilite grandement les manœuvres.

Dotation de série
Agrément de conduite
Consommation

Tarif

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28080 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	102 ch à 3500 tr/mn
Couple	250 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	2935 dm³**
POIDS	1320 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,85 x 1,80
VITESSE MAXI	172 km/h
0 à 100 km/h	12s0
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Boxer 2.0 BlueHDi 140 L2 H1 3.3 T

Pour les durs

Proposé avec des diesels de 120, 140 et 180 ch, et en électrique, le Boxer reste l'un des fleurons de la marque.

Dans cette version animée par un 2.0 BlueHDi de 140 ch, le Boxer restylé se montre tonique tout en faisant des efforts à la pompe. De quoi transporter, sans sourciller, tout le chargement que cet utilitaire pourra embarquer. Et pour bénéficier d'un volume utile généreux, le Peugeot propose une multitude de configurations, avec diverses longueurs et même, hauteurs. L'habitacle, moderne et bien doté (à condition d'ajouter le pack Premium Connect à 2 400 €) présente bien. Hélas, entre le confort moyen, le freinage décevant et surtout, la position de conduite perfectible, la conduite au long cours de ce Boxer réclame des efforts du chauffeur.

Consommation
Relances

Position de conduite
Confort décevant

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45840 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	221 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2179 cm³
Puissance	140 ch à 3750 tr/mn
Couple	340 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/70 R 15
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	10921 dm³**
POIDS	1965 kg
L x l x h (en m)	5,42 x 2,05 x 2,53
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	9,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

PORSCHE

Après avoir affûté le Taycan et lancé un Macan désormais 100% électrique, Porsche s'apprête à franchir un cap historique avec la 911 restylée (type 992), qui adopte pour la première fois de son histoire une motorisation hybride.

Porsche France S.A.
25/29 quai Aulagnier
92600 Asnières-sur-Seine
Tél : 01 57 65 89 40
www.porsche.fr

718 Spyder RS

Bouquet final !

Avant de tirer sa révérence et de passer à l'électrification, la gamme 718 Boxster s'offre la mécanique la plus noble du catalogue Porsche, à savoir, le somptueux 4.0 de 500 ch, issu de la 911 GT3. Avec une telle usine à gaz, imaginez les vocalises lorsque le six cylindres hurle jusqu'à 9 000 tr/mn, là, juste derrière votre dos. Tout simplement jouissif lorsqu'on roule décapoté. Pour l'occasion, ce Spyder RS s'allège de 40 kg par rapport au Spyder "classique". Sur la route, l'agilité est digne du Cayman GT4 RS, c'est dire ! Néanmoins, il faut composer avec une capote en deux parties pas très pratique à ôter.

Abaissé de 30 mm par rapport au Boxster "normal", le châssis du Spyder RS profite aussi de suspensions adaptatives.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**162 500 €** - 40 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	294 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3996 cm^3
Puissance	500 ch à 8400 tr/mn
Couple	450 Nm à 6750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 295/30 R 20
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	245 dm^3
POIDS	1410 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,83 x 1,26
VITESSE MAXI	308 km/h
0 à 100 km/h	3s4
CONSOMMATION MIXTE	13,0 l/100 km

*Données constructeurs

+ Sonorité du 4.0 incroyable
Agilité hors pair

- Capote peu pratique
Confort

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

718 Cayman GT4 RS 4.0

Mini GT3 !

C'est la première fois que le Cayman hérite des lettres de noblesse RS ! Et c'est peu dire, car le petit coupé embarque le gros moteur 4.0 atmosphérique de la 911 GT3. Rendez-vous compte, ce 718 Cayman développe pas moins de 500 chevaux. Bien sûr, les performances sont d'un niveau inavouable mais surtout on est stupéfait par la sonorité complétement folle du flat 6. Ce dernier hurle jusqu'à la mort et ce jusqu'à...9 000 tr/min ! Par ailleurs, le châssis ultra affûté, proche de celui que l'on peut trouver en compétition, fait que cette Porsche très spéciale, à l'agilité digne d'une voiture de course, est une véritable chasseuse de chronos.

+ Sonorité complétement folle
Agilité

- Prix exclusif !
Polyvalence limitée

Le GT4 RS profite d'un châssis rabaissé de 30 mm et de nombreuses pièces en carbone comme le capot et les ailes.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**162 500 €** - 40 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	295 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3995 cm^3
Puissance	500 ch à 7000 tr/mn
Couple	430 Nm à 5500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/35 R 20 - 265/35 R 20
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	289 dm^3**
POIDS	1510 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,81 x 1,28
VITESSE MAXI	288 km/h
0 à 100 km/h	4s0
CONSOMMATION MIXTE	10,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

911 Carrera

Intemporelle

Cette année, miss 911 se modernise. Outre les petites retouches esthétiques, elle opte surtout pour la technologie hybride. Mais pour l'heure, seule la version GTS y a droit. Disponible à partir de 140 000 €, tout de même (et hors malus de 70 000 €), cette "simple" version d'entrée de gamme Carrera n'a rien d'un modèle au rabais. Ici, son moteur six cylindres à plat biturbo développe 394 ch et il est couplé à la fantastique boîte PDK. Les performances convenables permettent de se faire plaisir sur circuit le dimanche mais grâce à son habitabilité correcte et son bon confort de suspension, ce modèle se révèle être un excellent compagnon de voyage.

+ Ligne indémodable
Modèle polyvalent

- Malus XXL
Prix élevé

La 911 Carrera profite du restylage pour gagner en puissance. Le flat six passe de 385 à 394 ch.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**140000 €** - 29 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	229 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	2981 cm^3
Puissance	394 ch à 6500 tr/mn
Couple	450 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 19 - 295/35 R 20
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	163 dm^3**
POIDS	1520 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	294 km/h
0 à 100 km/h	4s1
CONSOMMATION MIXTE	10,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

911 Carrera GTS

Place à l'électrification

La nouvelle Porsche 911 GTS inaugure une hybridation controversée. Certains craignaient une dénaturation, d'autres espéraient une baisse du malus écologique, mais ce dernier reste maximal. Porsche a pourtant optimisé la répartition des masses et augmenté la performance grâce à un 6-cylindres 3.6L monoturbo électrifié. Résultat : des accélérations fulgurantes et une meilleure tenue de route, mais des sensations filtrées, notamment au freinage et sur la sonorité moteur. Plus rapide, mais moins authentique, la GTS hybride divise, laissant certains nostalgiques préférer l'ancienne Carrera T.

Pour la toute première fois, les compteurs de la 911 sont 100 % numériques. Et il faut désormais appuyer sur un bouton pour lancer le moteur...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	180 600 € - 32 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	235 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3591 cm³
Puissance	541 ch à 6500 tr/mn
Couple	610 Nm à 1950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/30 R 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm³
POIDS	1595 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,86 x 1,31
VITESSE MAXI	312 km/h
0 à 100 km/h	3s0
CONSOMMATION MIXTE	10,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Facilité de conduite
Polyvalence exceptionnelle

Malus toujours présent
Conduite moins sensationnelle

La 911 GTS 2025 se caractérise par son nouveau bandeau lumineux arrière et son boudier remanié qui intègre désormais les sorties d'échappement.

911 Carrera S

Parfaite

Par rapport à la version de base, cette Carrera S franchit un gap en terme de prestation. Outre le surcoût de 18 200 € (hors malus), la puissance du Flat-6 biturbo est poussée pour l'occasion à 480 ch. C'est 86 ch de plus que la version de base. Forcément, les performances augmentent d'un cran. Le 0 à 100 km/h est abattu en seulement 3s5, contre 4s1 pour la Carrera. Et pour gagner en agilité dans les virages, la "S" peut bénéficier des roues arrière directrices à 2 267 €. Hormis l'efficacité sur route et sur circuit, on profite surtout d'un niveau de confort assez étonnant.

Plus performante
Confort de conduite
Style conservé...

Options trop nombreuses

La Carrera S améliore ses chronos. Ainsi, seulement 3s5 suffisent à la 992 restylée pour franchir la barre des 100 km/h..

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	158 200 € - 34 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	238 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	2981 cm³
Puissance	480 ch à 6500 tr/mn
Couple	530 Nm à 2300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/30 Z 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm³
POIDS	1540 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	308 km/h
0 à 100 km/h	3s5
CONSOMMATION MIXTE	10,3 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

911 Targa 4 GTS

Multifacette

A mi-chemin entre le cabriolet et le coupé, la très esthétique version 911 Targa, devenue 4 GTS depuis peu, impose d'être à l'arrêt pour enlever le toit. Mais rassurez-vous, une simple pression sur un bouton situé sur la console centrale permet de lancer ce véritable spectacle artistique. La cinématique très élaborée du système épate et 19 secondes suffisent au toit pour se loger derrière la lunette. Au volant, la Targa ne distille pas autant de liberté qu'à bord du cabriolet mais les flux d'air se révèlent un peu moins importants. Rappelons que depuis le restylage, la Targa profite du même moteur hybride de la GTS.

Esthétique
Confort / performance

Flux d'air dans l'habitacle
Moteur moins envoûtant

Malgré l'adoption d'un moteur hybride, la Targa 2025 hérite du très gros malus de 70 000 €...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	203100 € - 34 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	243 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3591 cm³
Puissance	541 ch à 6500 tr/mn
Couple	610 Nm à 1950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 315/30 R 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm³
POIDS	1745 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	312 km/h
0 à 100 km/h	3s1
CONSOMMATION MIXTE	10,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

911 Carrera Cabriolet S

Plaisir des sens

Pour la 911 cabriolet, les ingénieurs de la marque ont voulu conserver au maximum les lignes du coupé. L'opération est réussie puisque la présence de la capote ne dénature en rien le dessin de cette 911 fraichement et timidement remaniée. Une fois le toit ôté, la 992 laisse entrevoir ses magnifiques hanches XXL. Bonne nouvelle, la 911 dispose d'un échappement sport livré de série. Parfait lorsqu'on roule cheveux au vent et que l'on veut profiter pleinement du Flat-6 biturbo de 480 ch. Au volant, les flux d'air dans l'habitacle sont contenus et la 911 cab fait preuve d'une efficacité quasi similaire au coupé.

Une simple pression sur un bouton et la capote se déplie en seulement 12s même en roulant jusqu'à 50 Km/h.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	172 400 € - 34 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	241 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	2981 cm³
Puissance	480 ch à 6500 tr/mn
Couple	530 Nm à 2300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 305/30 R 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm³
POIDS	1625 kg
L x l x h (en m)	4,55 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	308 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSOMMATION MIXTE	10,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Ligne magnifique
Plaisir de conduite décuplé
Moteur véloce

Visibilité arrière

911 Turbo 50e Anniversaire

Je suis une légende

Porsche fête les 50 bougies de la Turbo de la meilleure des manières avec cette version ultra exclusive 50e Anniversaire. Vendue 278 000 € et limitée à seulement 1 974 (son année de naissance) exemplaires, cette véritable catapulte dotée de quatre roues motrices et de 650 ch, vous propulse de 0 à 100 km/h en moins de 3s (2s7). Les performances hors norme sont associées à un comportement routier sans faille. Cette 911 est soudée à la route mais avec un peu d'expérience, les puristes pourront, malgré tout, glisser des quatre roues...

La 911 Turbo 50ème anniversaire se distingue par des touches exclusives « Turbonite » et Gris Anthracite.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	278000 € - 61 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	278 g/km + 71 160 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3745 cm³
Puissance	650 ch à 6750 tr/mn
Couple	800 Nm à 2500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 315/30 R 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	128 dm³
POIDS	1715 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,90 x 1,31
VITESSE MAXI	330 km/h
0 à 100 km/h	2s7
CONSOMMATION MIXTE	12,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Performances incroyables
Facilité de conduite
Ensemble moteur/boîte

Le prix toujours aussi élevé !

911 Carrera 4 GTS Cabriolet

Du plaisir en toute sécurité

Facturée 8 300 € de plus que la Carrera S Cabriolet (à deux roues motrices) cette version quatre roues motrices (4 GTS) est un gage de sécurité supplémentaire pour ceux qui veulent profiter pleinement des 541 ch développés par cette nouvelle mécanique hybride, sans se soucier des éventuelles pertes d'adhérence. En effet, même lorsque les conditions climatiques se dégradent, la motricité et la tenue de route de cette 911 4 devenue GTS restent exemplaires, notamment en sortie de courbe. Et malgré les 50 petits kilos en sus engendrés par la transmission intégrale, au volant, les performances et le plaisir sont similaires à celles procurées par la version deux roues motrices.

Décapoté ou non, les passagers profitent d'une excellente isolation phonique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	203 100 € - 37 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	247 g/km + 70260 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3591 cm³
Puissance	541 ch à 6500 tr/mn
Couple	610 Nm à 1950 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	245/35 R 20 - 315/30 R 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm³
POIDS	1725 kg
L x l x h (en m)	4,56 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	312 km/h
0 à 100 km/h	3s1
CONSOMMATION MIXTE	10,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Motricité sur chaussée humide
Tenue de route
Sentiment de sécurité

+ de 200 000 €

911 GT3

Le graal !

La nouvelle 911 GT3 type 992.2 conserve puissance et poids, mais affine chaque détail pour plus de précision et d'agrément. Sur circuit, elle impressionne par son moteur rageur et sa boîte PDK ultra-rapide. La GT3 gagne surtout en stabilité, notamment au freinage. Le flat-6 garde, quant à lui, son caractère unique malgré les contraintes écologiques et la direction gagne en précision. Plus accessible sans perdre en efficacité, elle reste une vraie référence. Seul bémol : un prix dépassant 213000€, sans les quelques options indispensables. Plus rapide, plus stable, plus communicative, Porsche signe une évolution sans fausse note.

Porsche propose une boîte PDK 7 rapports ou une manuelle 6 vitesses sans surcoût.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	213700 € - 39 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	312 g/km + 70000 €
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	510 ch à 8400 tr/mn
Couple	450 Nm à 6100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 315/30 YZR 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm³
POIDS	1479 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,86 x 1,28
VITESSE MAXI	311 km/h
0 à 100 km/h	3s4
CONSOMMATION MIXTE	13,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

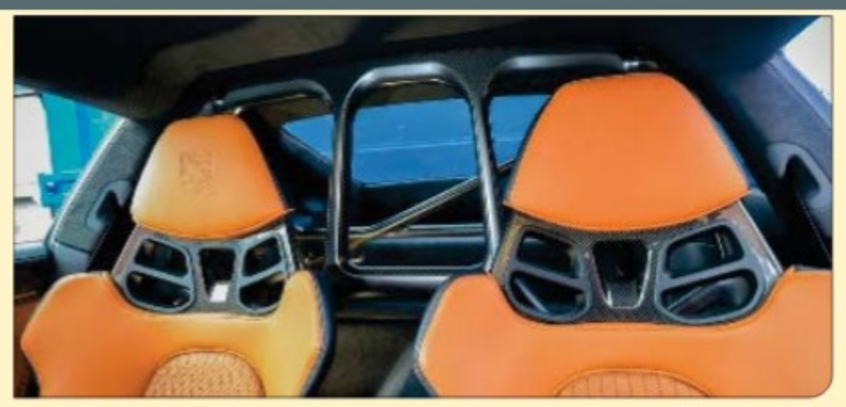
Moteur sensationnel
Facilité de conduite
Performances

Sensations en légère baisse

911 S/T

Objet de convoitise

Limitée à 1 963 exemplaires en hommage à la première 911, cette sublime Porsche 911 S/T reprend la base technique de la radicale GT3 RS tout en adoptant un style plus épuré, sans aileron massif, et des suspensions pilotées plus souples. Allégée de 70 kg grâce à l'adoption de fibres de carbone, elle conserve le flat-6 de 525 ch, couplé à une boîte manuelle 6 rapports. Sa transmission ferme, ses rapports courts et sa direction ultra-précise offrent une expérience de conduite unique. Moins efficace mais plus joueuse que la GT3 RS, elle allie avec subtilité confort, sensations pures et ambiance raffinée. Prix du collector : 379 000 €, malus inclus.



La 911 S/T supprime les sièges arrière et propose un arceau en carbone à 4 596 €.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**308976 €** - 44 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	313 g/km + **70000 €**
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3996 cm^3
Puissance	525 ch à 8500 tr/mn
Couple	465 Nm à 6300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 315/30 R 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	132 dm^3
POIDS	1455 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,86 x 1,28
VITESSE MAXI	300 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSOMMATION MIXTE	13,8 l/100 km

Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Look unique
Habitacle raffiné
Châssis/moteur

- Le prix évidemment

Avec 1 380 kg, la 911 S/T est la plus légère du catalogue grâce à l'utilisation de matériaux légers et de fibre de carbone.

911 GT3 Touring

Une GT3 plus discrète

La très performante 911 GT3 vous séduit mais le look extravagant de l'aileron arrière ne vous séduit guère, aucun problème. Porsche propose la GT3 Touring, amputée de son imposante "pelle à tarte". Pour le reste, rien ne change, ni même le tarif qui reste identique à celui de sa frangine. Surtout, cette très élégante GT3 Touring restylée, elle aussi, profite toujours du talentueux moteur six cylindres 4.0 de 510 ch. En revanche, quitte à adopter un style plus discret, on aurait aimé aussi des réglages de suspensions moins fermes. Sur les petites routes de campagne, ça cogne sec !

+ Moteur très jouissif
Dispo en BVM
Places AR en option gratuite

- Confort sur les petites routes

Dans cette version, la GT3 échange son imposant aileron au profit d'un modèle escamotable.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**213700 €** - 41 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	310 g/km + **70000 €**
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3996 cm^3
Puissance	510 ch à 8400 tr/mn
Couple	450 Nm à 6100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	255/35 R 20 - 315/30 R 21
RESERVOIR	63 litres
COFFRE	135 dm^3
POIDS	1461 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,86 x 1,28
VITESSE MAXI	313 km/h
0 à 100 km/h	3s9
CONSOMMATION MIXTE	13,7 l/100 km

Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

911 GT3 RS

Tout pour l'aéro

Homologuée cette nouvelle 911 GT3 RS, vraiment ? La réponse est oui. Et pourtant, de prime à bord, la question peut paraître légitime. Avec son aileron complétement démesuré, son aérodynamique active, ses innombrables réglages électroniques et son 4.0 atmosphérique (le même que la GT3), la GT3 RS possède toute la panoplie d'une voiture de course des 24h du Mans. Une fois en piste, le 4.0 dont le niveau de puissance est ici poussé à 525 ch se marie à merveille avec le talentueux châssis. Et grâce aux nombreux réglages, la GT3 RS s'adapte à tous les types de circuit mais aussi à votre style de pilotage.

+ Aérodynamique très évoluée
Performance sur piste

- Usage très limité
Peu discrète...

Tout a été étudié pour l'aéro. Et comme une Formule 1, cette 911 profite même du DRS, un système de réduction de la trainée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**253454 €** - 44 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	305 g/km + **70000 €**
MOTEUR	6 cyl. à plat, 24S
Cylindrée	3996 cm^3
Puissance	525 ch à 8500 tr/mn
Couple	465 Nm à 6300 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	275/35 R 20 - 335/30 R 21
RESERVOIR	64 litres
COFFRE	- dm^3
POIDS	1516 kg
L x l x h (en m)	4,58 x 1,90 x 1,33
VITESSE MAXI	296 km/h*
1000 m D. A.	21,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	1,9 s
CONSOMMATION MIXTE	13,2 l/100 km*

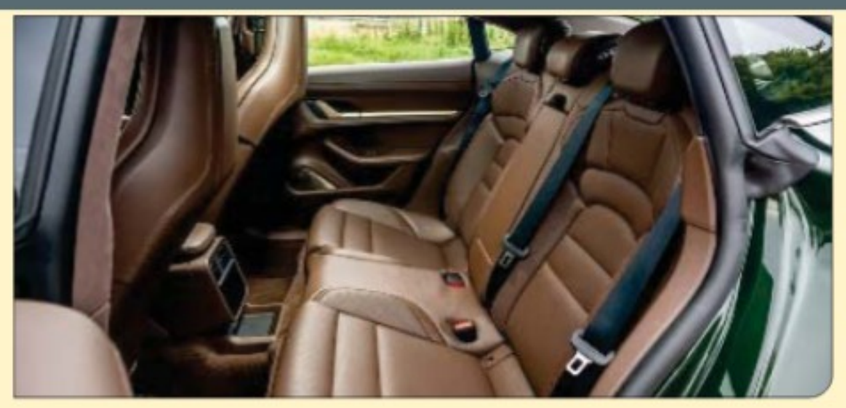
LABO Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Taycan Turbo

Hors de prix mais bluffante !

A l'image des modèles de la gamme 911, la berline 100% électrique Taycan profite, elle aussi, des multiples appellations de la marque de Stuttgart. Intercalée entre la 4S et la Turbo S, le catalogue Porsche propose la Taycan Turbo. Les deux moteurs électriques dont elle dispose, développent l'équivalent de 884 ch et 940 Nm de couple. En bref, la fiche technique a de quoi faire pâlir bon nombre de GT. Alimentés par une grosse batterie de 105 kWh, les moteurs assurent des accélérations stratosphériques tout en offrant une autonomie convenable de 557 km, selon Porsche.



Habitabilité correcte pour la catégorie. La Taycan n'offre que quatre places de série. La cinquième assise peu accueillante, est facturée 480€.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**181 600 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	884 ch
Couple	890 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	245/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	416+75 dm³**
POIDS	2290 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,97 x 1,38
VITESSE MAXI	260 km/h
0 à 100 km/h	2s7
TEMPS DE CHARGE	11h (11kW) 18 min (rapide)
AUTONOMIE	557 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ 0 à 100 km/h en 2s7
Ventousée au sol...
Autonomie sympa

- Prix hors-sol

En courant continu, la puissance de recharge s'élève à 320 kW !

Taycan 4S

Un gros coeur

Après cinq années de carrière, le temps est venu à la Taycan de bénéficier de quelques petites mises à jour. Côté style, cela se traduit par des boucliers et des optiques redessinés. Aussi les nouveaux phares HD matrix (option) changent le regard et notez le long bandeau lumineux avec le logo Porsche rétroéclairé sur la poupe. Superbe ! La Taycan affûte également son châssis et gagne en puissance. Ici, la version 4S, équipée de deux moteurs développe 544 ch. L'ensemble est alimenté par une énorme batterie de 89 kWh (contre 79 kWh pour la précédente) qui lui permet de parcourir 544 km en moyenne.

+ Sensation de légèreté
Batterie plus performante
Autonomie en hausse

- Liste des options...

Le comportement de la Taycan épate et sa puissance de recharge maxi en courant continu s'élève désormais à 270 kW !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**125 800 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	695 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	225/55 R 19 - 275/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	416+75 dm³**
POIDS	2170 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,97 x 1,38
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s7
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 18mn charge rapide
AUTONOMIE	557 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Taycan Turbo S

Performances électrisantes

Dans sa version la plus ultime, la Taycan Turbo S, fraichement restylée, développe l'équivalent de 952 ch et avale le à 0 à 100 km/h en 2s4. Bluffant pour un engin de 2,3 tonnes ! Mais outre les accélérations renversantes, ce sont les reprises au delà des 80 km/h qui étonnent...De son côté, la batterie d'une capacité de 105 kWh autorise une autonomie de 558 km. Mais étant donné que la consommation ne descend que très rarement sous les 25 kWh/100 km, comptez plutôt environ 380 km. Notez que la Taycan peut recevoir une charge de 320 kW ! En se branchant sur une borne spécifique, il est donc possible de récupérer 80 % d'énergie en seulement 18 minutes. Un record !

+ Performances étonnantes
Sensations au volant
Agilité

- Tarif indécent

Pour stopper ce véritable missile, la Taycan Turbo S dispose de gros freins en céramique carbone à dix pistons à l'avant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**216 700 €** - 10 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	952 ch
Couple	1110 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	265/35 R 21 - 305/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	416+75 dm³**
POIDS	2 295 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,97 x 1,38
VITESSE MAXI	260 km/h
0 à 100 km/h	2s4
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW) 18 min (rapide)
AUTONOMIE	558 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Taycan Sport Turismo 4S

Break de chasse électrifié

Pour le plus grand bonheur des pères de famille fortunés, la Taycan se décline aussi en version break. Tout comme la berline, le Sport Turismo est passé par la case restylage. Mais les premiers tours de roue en disent long sur le dynamisme de ce break électrifié. Dans les virages, il donne l'impression de peser une tonne de moins, c'est dire ! Et malgré ses 2 195 kg, les accélérations sont à la limite du tolérable (0 à 100 km / h en 3s7). Pour le reste, l'autonomie annoncée de 537 km semble raisonnable et la charge maxi à 270 kW permet d'abaisser les temps d'attente à la borne.

Baptisé Sport Turismo, ce break reprend les atouts du Cross Turismo mais avec la garde au sol de la berline.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	126800 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	544 ch
Couple	695 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	245/45 R 20 - 285/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 89 kWh
COFFRE	446+84 dm³
POIDS	2 195 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,97 x 1,39
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s7
TEMPS DE CHARGE	9h (11 kW) 18 min (rapide)
AUTONOMIE	534 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Look racé
Places arrière
Autonomie en hausse

- Trop d'options

Panamera

Digne héritière

Pour la dernière génération de Panamera, Porsche n'est pas reparti d'une feuille blanche. Il s'agit surtout d'une grosse évolution de la précédente et pour peu, on pourrait croire à un simple restylage. D'ailleurs, les mensurations restent identiques à la précédente. Ainsi, ce nouvel opus débute avec un V6 biturbo essence d'une puissance déjà honorable de 353 ch. Dès les premiers tours de roue, la berline XXL fait fi de son embonpoint (1 885 kg) et de ses 5,06 m de long. La Panamera enroule les virages avec une facilité déconcertante, c'est sidérant !

La troisième génération de Panamera ne change pas de recette. Elle repose sur la même plate forme MSB que l'ancienne.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	119000 € - 24 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	239 g/km + 74720 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2894 cm³
Puissance	353 ch à 5400 tr/mn
Couple	500 Nm à 1900 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/45 R 19 - 295/40 R 19
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	494 dm³
POIDS	1885 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,94 x 1,43
VITESSE MAXI	272 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	9,6 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Version suffisante
Agilité étonnante

- Gabarit
Prix de la version de base

Taycan Cross Turismo Turbo S

Baroudeuse branchée

Avec ses éléments de protections de boucliers et de bas de caisse, et sa transmission intégrale, cette Taycan accédera aux stations de skis huppées sans trop de problème. Mais cette version baroudeuse de 2 325 kg peut aussi compter sur ses nouvelles et très étonnantes suspensions pneumatiques Active Ride à 8 154 € ainsi que sur son châssis aiguisé pour contenir la fougue des 952 ch des deux moteurs électriques. Quid de l'autonomie ? Elle s'élève à 516 km (selon Porsche) mais cette dernière peut très vite descendre sous les 400 km si vous adoptez un rythme de conduite plus soutenu...

Malgré le poids très élevé de 2 325 kg, le pouvoir d'accélération de cette Cross Turismo Turbo S s'avère démoniaque.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	217700 € - 10 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	952 ch
Couple	1 110 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 2 vitesses
PNEUS	265/35 R 21 - 305/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 105 kWh
COFFRE	402+75 dm³**
POIDS	2325 kg
L x l x h (en m)	4,98 x 1,97 x 1,41
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	2s5
TEMPS DE CHARGE	11h (11 kW) 18 min (rapide)
AUTONOMIE	516 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Un vrai dragster
Efficacité du châssis

- Poids trop élevé
Coût des options

Panamera Turbo E-Hybrid

Tête d'affiche

Avec pas moins de trois modèles hybrides rechargeables disponibles au configurateur, cette récente génération de Panamera met surtout l'accent sur l'électrification. Sous vos yeux, l'ultra puissante version Turbo E-Hybrid qui associe un V8 biturbo de 519 ch à un moteur électrique de 190 ch offre la possibilité de parcourir 90 km sur le mode tout électrique, jusqu'à 140 km / h. Pas mal ! Et forcément, avec 680 ch (combinés) les accélérations laissent bouche bée...Mais, une fois au volant, on est surtout marqué par l'agilité du châssis et les remarquables suspensions Active Ride à...8 154 €.

L'option suspension Active Ride (maitrise instantanée des mouvements de caisse) n'est disponible que sur les modèles hybrides.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	207700 € - 49 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	99 g/km + 9830 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	680
Couple	930
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/40 R 20 - 315/35 R 20
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	421 dm³
POIDS	2360 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 1,94 x 1,43
VITESSE MAXI	315 km/h
0 à 100 km/h	3s2
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agilité dans les virages
0 à 100 km / h en 3s2
Autonomie électrique

- 207 700 €

Macan 4

Pari osé

La deuxième génération du Porsche Macan passe au 100 % électrique, un pari audacieux pour ce best-seller de la marque. Équipé d'une batterie utile de 95 kWh et développant jusqu'à 639 ch en version Turbo, il promet une autonomie confortable. Selon nos mesures, le Macan 4, fort de 408 ch, affiche environ 450 km d'autonomie réelle. Malgré ses 2,4 tonnes, il conserve un comportement dynamique, notamment grâce aux roues arrière directrices et aux suspensions pilotées. Confort, silence de fonctionnement et qualité intérieure sont au rendez-vous. Recharge ultra-rapide (jusqu'à 270 kW) et finition haut de gamme séduisent, mais attention au tarif final !

A l'image des autres modèles de la marque, la position de conduite est parfaite et la qualité de fabrication est exemplaire.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**86439 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	408 ch
Couple	650 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 21 - 295/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	540+80 dm³
POIDS	2400 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,94 x 1,63
VITESSE MAXI	220 km/h
1000 m D. A.	25,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,0 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11kW) 21 min (rapide)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agilité
Finition séduisante

- Manque de sensation
Trop d'options

Malgré ses 2,4 tonnes, ce Macan électrique dissimule bien son poids. Il peut même se laisser aller à quelques dérives si l'on insiste un peu...

Macan Turbo

L'électrique à haute intensité

Tout en haut de la pyramide du Macan électrique, trône une version Turbo de 639 ch. Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,3 s et de filer à 260 km/h, il reste fidèle à l'ADN Porsche. Basé sur la plateforme PPE (800 V), il peut recharger de 10 à 80 % en 21 minutes, seulement. Son châssis, affûté et dynamique, fait presque oublier ses 2,4 tonnes. La direction précise, le freinage naturel et les accélérations décoiffantes en font un vrai SUV sportif. Confort en retrait, autonomie réelle inférieure à 450 km, et prix salé (118 910 € hors options) limitent toutefois son attrait au quotidien.

+ Accélérations étonnantes
Technologie

- Surcoût élevé
Confort en retrait

Cette version haut de gamme promet d'être une vraie Porsche. Fidèle aux quatre roues motrices, ce SUV conserve le moteur avant.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**118910 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	639 ch
Couple	1130 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 20 - 285/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 100 kWh
COFFRE	480+84 dm³
POIDS	2405 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,94 x 1,63
VITESSE MAXI	260 km/h
0 à 100 km/h	3s3
TEMPS DE CHARGE	10h (11kW) 21 min (rapide)
AUTONOMIE	590 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Cayenne

Le chef des SUV !

Si le Macan ne vous satisfait pas, jetez un coup d'oeil au Cayenne. Récemment restylée, cette troisième génération se distingue par ses nouveaux boucliers et ses blocs optiques redessinés. Ces derniers intègrent désormais des feux Matrix LED adaptatifs. Les changements se révèlent surtout plus notables à l'intérieur, avec l'adoption d'une planche de bord 100 % digitale. Cette version d'entrée de gamme, affichée à plus de 104 000 €, profite d'un bloc V6 turbo de 353 ch. Si dans la vraie vie, ce bloc suffit amplement, les plus sportifs regretteront sans doute, un manque de peps lors des relances.

+ Facilité de conduite
Technologie embarquée
Présentation high-tech

- Tarif en forte augmentation

A l'extérieur, les évolutions de style s'avèrent très timides.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**104600 €** - 24 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	275 g/km **+ 76900 €**
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	353 ch à 5400 tr/mn
Couple	500 Nm à 1450 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	698 dm³
POIDS	2055 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,70
VITESSE MAXI	248 km/h
0 à 100 km/h	6s0
CONSOMMATION MIXTE	10,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Cayenne S

La référence des SUV

Si la version de base du Cayenne ne répond pas à vos exigences, Porsche propose la version S. Ici, la puissance du V8 biturbo est portée à 474 chevaux, soit 121 chevaux de plus que le modèle d'entrée de gamme. Par la même occasion, la facture s'alourdit de "quelques euros" (+20 200 €, hors malus). Au volant, la hausse des performances ne passe pas inaperçue. Cela se ressent notamment lors des dépassements où le Cayenne S se veut bien plus alerte. Par ailleurs, la débauche de couple (600 Nm) ne vient pas altérer l'agrément de conduite en ville. Lors des enfilades, nous avons aussi été bluffés par le mordant du train avant.

Selon Porsche, l'exercice du 0 à 100 km/h est effectué en 5s. Ainsi, le Cayenne S gagne une seconde par rapport à la version de base.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	124 800 € - 37 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	303 g/km + 79830 €
MOTEUR	8 cyl. en V, 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	474 ch à 6000 tr/mn
Couple	600 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	90 litres
COFFRE	698 dm³
POIDS	2160 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,70
VITESSE MAXI	273 km/h
0 à 100 km/h	5s0
CONSOMMATION MIXTE	12,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Couple à bas régimes
Agrément de conduite
Performances

- Prix

Cayenne E-Hybrid

La performance hybride

Exempté du malus écologique mais soumis au malus sur le poids (+11 780 €), le Cayenne, fraichement remodelé se dote ici d'un V6 essence épaulé d'un moteur électrique de 176 ch, permettant une puissance cumulée de 470 ch ! Mais la principale évolution du nouveau Cayenne E-Hybrid réside au niveau de son autonomie en mode 100% électrique. Cette dernière s'élève à 70 km, soit 40 km de plus que le précédent modèle. Pas mal ! Mais si l'envie vous en prend, la bonne nouvelle c'est que sur la route, il offre à la fois des accélérations tonitruantes et une facilité de conduite étonnante.

Grâce au nouveau chargeur embarqué de 11 kW, la charge s'effectue en 2h30.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	118 200 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	33 g/km + 11 780 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	470 ch cumulés
Couple	650 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	545 dm³
POIDS	2425 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,70
VITESSE MAXI	254 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Batterie plus performante
Accélérations

- Hors budget...

Cayenne Coupé E-Hybrid

Multicarte

Ce modèle hybride rechargeable hérite de la même technologie présente à bord du Cayenne E-Hybrid également à l'essai dans nos pages. Ainsi, lors des relances, le moteur électrique apporte une aide très précieuse au V6 turbo de 304 ch. Mais pour abaisser au maximum la consommation qui varie entre 8 l et 13 l / 100 km selon l'état des batteries, mieux vaut brancher le plus souvent possible votre hybride rechargeable. A noter que depuis le restylage, la nouvelle batterie de 25,9 kWh se recharge bien plus rapidement que par le passé.

Un deuxième écran (facturé 1430 € en option) permet au passager avant de regarder des vidéos, sans que le conducteur ne voie rien!

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	120500 € - 53 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	33 g/km + 12680 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	470 ch cumulés
Couple	650 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + électrique + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	404 dm³
POIDS	2455 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,68
VITESSE MAXI	254 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	1,5 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation acceptable
Autonomie appréciable
Temps de charge corrects

- Coffre moyen

Comptez 2h30 pour refaire le plein des accus du Cayenne Coupé hybride.

Cayenne Turbo E-Hybrid

Le plus puissant !

Stupéfiant ! Voici le mot qui résume bien la situation, lorsque l'on descend du Cayenne Turbo E-Hybrid. Cette version ultra musclée dotée d'un V8 biturbo de 599 ch et d'un moteur électrique de 149 ch offre une puissance combinée de 739 ch. Vous avez donc sous vos yeux le Cayenne le plus puissant de l'histoire. L'engin, qui pèse tout de même plus de 2,6 tonnes, expédie le 0 à 100km/h en 3s7. Au volant, le comportement est tout sauf décevant ! Grâce aux quatre roues directrices (1 716 €) et à ses suspensions pilotées, le Cayenne Turbo E-Hybrid fait preuve d'une agilité rare pour un SUV.

Pour réaliser des économies, la batterie de 25,9 kWh offre la possibilité de parcourir jusqu'à 72 km en tout électrique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	190 800 € - 53 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	39 g/km + 16 130 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	739 ch cumulés
Couple	950 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21 - 315/40 R21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	539 dm³
POIDS	2570 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,69
VITESSE MAXI	295 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSOMMATION MIXTE	1,7 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Facile à conduire et agile
Performances d'une sportive

Prix
Sonorité trop timide

Cayenne Coupé

Victime de la mode

Porsche propose une déclinaison coupé de son gros SUV. Ce modèle ultra sportif et passé par la case restylage l'an dernier, mesure 20 mm de moins en hauteur par rapport au Cayenne classique. En plus de sa banquette arrière deux places, il faut composer avec un coffre un peu plus petit. Ce dernier passe de 698 dm³ pour le Cayenne à 554 dm³ pour la version coupé. Sous le capot, on retrouve les moteurs déjà proposés au catalogue du constructeur allemand dont le V6 turbo de 353 ch. Au volant, l'agilité et le dynamisme montent d'un cran par rapport au Cayenne standard.

Le Cayenne Coupé dispose d'un tempérament encore plus affûté.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	108 700 € - 33 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	246 g/km + 77 650 €
MOTEUR	6 cyl. en V, 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	353 ch à 5 400 tr/mn
Couple	500 Nm à 1 450 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 20 - 295/45 R 20
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	554 dm³
POIDS	2 085 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,68
VITESSE MAXI	248 km/h
0 à 100 km/h	5s7
CONSOMMATION MIXTE	10,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances
Tenue de route
Look de sportif

Aspects pratiques

Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé

Un Cayenne sous stéroïdes

Vous avez sous vos yeux le Porsche Cayenne le plus puissant et le plus performant de l'histoire de la marque. Dans sa version Turbo E-Hybrid rechargeable, il associe un V8 biturbo à un moteur électrique pour développer 739 ch. Une puissance de supercar dans un SUV au gabarit XXL, capable d'accélérations fulgurantes et d'un comportement bluffant malgré ses 2,7 tonnes. Le tout sans négliger le confort ni la présentation intérieure, heureusement soignée au vu du tarif… hors options et hors malus au poids (22 880 €). Les plus sportifs pourront même opter pour un modèle incluant le Pack GT.

Côté technologies embarquées et qualité de fabrication, le Cayenne restylé, frise la perfection en matière de finition.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	194 400 € - 53 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	40 g/km + 22 880 €
MOTEUR	8 cyl. en V + élec., 32S
Cylindrée	3996 cm³
Puissance	739
Couple	950
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/45 R 21 - 315/40 R 21
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	404 dm³
POIDS	2595 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,99 x 1,67
VITESSE MAXI	295 km/h
0 à 100 km/h	3s7
CONSOMMATION MIXTE	1,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Perfs de folie
Comportement

Hors de prix
Poids d'élephant

Avec un 0 à 100 km/h expédié en 3s7, seulement, ça déménage sévère.

RENAULT

Renault continue sur sa lancée de lancements tous azimuts. Après le Rafale et la 5 en 2024, il s'apprête à commercialiser la R4 électrique mais aussi le restylage des Megane électrique, Austral et Espace, avant l'arrivée de la Twingo en 2026.

Renault S.A.S.
122-122 bis avenue
du Général Leclerc
92100 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél : 08 06 00 20 20
www.renault.fr

5 E-Tech 40 kWh 120 ch Autonomie Urbaine Evolution

Toujours stylée

La Renault 5 a bien sûr été présentée d'abord dans ses finitions les plus huppées, mais elle garde toujours un bel attrait esthétique dans sa version pour l'instant la moins coûteuse, la 120 ch Evolution dotée de la batterie 40 kWh. Certes, elle perd ses selleries multicolores et des éléments de mobilier mais la séduction opère aussi à l'intérieur. Du côté du rayon d'action, les 250 km de moyenne selon le Labo Auto Plus sont suffisants pour une utilisation quotidienne, mais certainement pas pour les voyages. Les performances en revanche restent plus que satisfaisantes et servent toujours un châssis remarquablement mis au point.

+ Performances
Châssis remarquable

- Autonomie limitée
Prix encore élevé

Même en finition Evolution avec jantes tôle et carrosserie monocolore, la 5 reste séduisante.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	120 ch
Couple	225 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 40 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1 386 kg
L x l x h (en m)	3,93 x 1,81 x 1,50
VITESSE MAXI	152 km/h
1 000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h (11kW)

LES ÉTOILES ★★★½☆

5 E-Tech 52 kWh 150 ch Techno

Attendue au tournant

C'est peu de dire que la Renault 5 était attendue au tournant après des années de battage médiatique. Elle répond pourtant aux attentes placées en elle grâce à sa plastique réjouissante, son châssis qui offre la juste balance entre sportivité et confort de conduite et ses performances pétillantes, mais pas excessives. Pour ne rien gâcher, elle propose un rapport prix/prestations intéressant par rapport à ses rivales électriques. Elle ne renverse pas la table du côté de l'autonomie mais les 320 km en moyenne sont en vue d'après notre labo : elle fait mieux que sa rivale Peugeot e-208.

Le charme opère également à l'intérieur, où la qualité de finition apparaît excellente et la technologie à la pointe avec ces deux écrans.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33490 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	150 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	195/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	310 dm³
POIDS	1460 kg
L x l x h (en m)	3,93 x 1,81 x 1,50
VITESSE MAXI	151 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 4h40 (11kW)

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Présentation
Autonomie compétitive

- Espace à l'arrière compté

Même en finition intermédiaire Techno, la petite cinq joue les séductrices.

Clio 1.0 SCe 65 Evolution

Minimum convenable

La Clio restylée reprend à l'identique le modeste 1.0 SCe 65. Même sans turbo, elle s'en sort très bien, notamment en ville.

Même dépourvu de turbo, le petit trois cylindres 1.0 SCe de 65 ch de la Clio se révèle plaisant. Suffisant en ville et volontaire sur les axes périurbains, ce moteur permet à la Clio de contenir ses tarifs. Si on peut regretter un petit manque de souplesse à bas régimes, de même qu'une cinquième un peu trop longue, le SCe se rattrape à la pompe en affichant une sobriété appréciable. Pour le reste, on retrouve le comportement rassurant de la Renault ainsi que son confort soigné, même dans cette finition Evolution équipée de jantes alu en 16''. En revanche, à bord, si la dotation est correcte, la présentation reste terne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	19600 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 210 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	65 ch à 6250 tr/mn
Couple	95 Nm à 3600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	340 dm³
POIDS	1086 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	152 km/h
1000 m D. A.	38 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	14,9/26,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Consommation
Aisance dans la circulation

- Présentation austère
Reprises

Clio 1.0 TCe 90 Techno

Toujours en tête !

Le restylage de la Clio a été avant tout cosmétique : elle avait besoin de gagner en personnalité.

Depuis la première génération apparue en 1990, la Clio s'est écoulée à plus de 15 millions d'exemplaires et trône en tête du hit-parade des ventes dans de nombreux pays, dont la France. Son restylage de 2023 lui a permis de gagner en personnalité face à la 208. Avec sa nouvelle face avant elle reprend des couleurs et joue le dynamisme, même si le 1.0 TCe, creux à bas régimes, laisse toujours sur sa faim. En revanche, à bord, difficile de faire la fine bouche avec une présentation moderne et cossue ainsi qu'un équipement complet dans cette version Techno. Hélas, elle subit pour la première fois les affres du malus.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22 700 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	90 ch à 4500 tr/mn
Couple	160 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	42 litres
COFFRE	340 dm³
POIDS	1103 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	34,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,8/12,0/19,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation
Dotation de série
Comportement routier

- Agrément moteur

La R4 arrive !

Le rétro SUV

La veine rétro-futuriste réussit à Renault. Après la 5 voici donc en 2025 la 4, un SUV urbain de 4,14 m de long dont les lignes sont évidemment inspirées par notre 4L nationale. Bien entendu, il reprend les motorisations et les batteries de sa petite soeur, à l'exception de la version 95 ch d'accès. Sa planche de bord est également très proche même si les décors sont un peu moins chamarrés. Les tarifs de lancement s'échelonnent entre 29 990 € et 37 490 €, ce qui place la R4 très bien dans sa catégorie, concurrents chinois mis à part.

Pas de surprise au poste de conduite, la R4 reprend la (très réussie) planche de bord de la R5, mais les coloris apparaissent moins vifs.

La R4 reprend la déclinaison de gamme classique de Renault : Evolution, Techno et Iconic.

Clio 1.0 TCe 100 GPL Evolution

Le choix malin

Renault (mais aussi Dacia) est l'un des rares constructeurs à proposer des modèles fonctionnant au GPL. Cette version à gaz, forte de 100 ch, se révèle alerte et discrète et le passage entre les deux modes de carburation est quasi-imperceptible. Seuls quelques à-coups au pas vous informant que vous êtes passés au gaz. Permettant de substantielles économies à la pompe, toujours exemptée de malus et autorisant une autonomie record (il faudra en faire des kilomètres avant de vider les deux réservoirs !), cette Clio est une réussite. Seul bémol : le volume de coffre réduit !

Par rapport à une Clio essence, la version GPL voit son volume de coffre passer de 340 dm³ à 293 dm³.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20 700 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	108 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 4600 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	32 litres
COFFRE	323 dm³
POIDS	1 160 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,6/12,2/17,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Economies à la pompe
Autonomie

- Taille du coffre

Clio 1.5 Blue dCi 100 Evolution

Une valeureuse résistante

Contrairement à sa principale concurrente 208, la Clio n'a pas abandonné le diesel à l'occasion de son restylage. Son 1.5 Blue dCi de 100 ch reste au programme mais uniquement en finition Evolution. Une aubaine pour la clientèle entreprise, friande de ce gazole, mais aussi une proposition intéressante pour les particuliers car ce moteur se révèle très plaisant. Parfaitement secondé par une boîte à six rapports bien étagés, ce dCi affiche des relances toniques et une souplesse remarquable. Sobre, il a aussi le bon goût d'être discret à bord, participant ainsi au bon confort de la française (mais gare à la banquette arrière assez ferme).

A l'arrière de la Clio, l'habitabilité n'est pas exemplaire. En outre, la banquette se révèle un peu trop ferme.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23 300 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	108 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1 461 cm³
Puissance	100 ch à 3750 tr/mn
Couple	260 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	340 dm³
POIDS	1 220 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	177 km/h
1 000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,9/10,0/13,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Douceur / insonorisation
Consommation

- Places AR

Clio E-Tech 1.6 Full hybrid 145 Techno

Gare aux concurrentes

La Clio hybride embarque un 1.6 de 91 ch, un bloc électrique de 49 ch ainsi qu'un alterno-démarreur de 20 ch. L'ensemble, qui délivre une puissance combinée de 145 ch, fonctionne bien et distille un agrément de conduite remarquable avec une belle douceur de conduite. Il est même possible de rouler en 100 % électrique jusqu'à 70 km / h environ. Idéal en ville, elle l'est aussi en consommation avec 6 l / 100 km en moyenne. Ici, la française joue les citadines chics et sportives avec une présentation soignée. La dotation de série, complète, est à la hauteur du tarif demandé mais la Clio doit désormais affronter la 208 sur ce terrain.

La présentation n'a rien de stupéfiant, mais l'ergonomie est quasi parfaite, avec des commandes physiques pour la radio et la clim'.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 700 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	98 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	145
Couple	144 + (205 + 50 élec.)
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	39 litres
COFFRE	293 dm³
POIDS	1 310 kg
L x l x h (en m)	4,05 x 1,80 x 1,44
VITESSE MAXI	170 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Agrément de conduite
Présentation cossue

- Volume de coffre

Sa motorisation hybride permet de réaliser de belles économies à la pompe et offre un agrément de conduite exemplaire.

Megane E-Tech EV60 220 Techno

Elle soigne ses atours

Performante, tonique et confortable, la Megane E-Tech EV60 fait payer cher ses qualités.

Parée d'un design aguicheur, à mi-chemin entre berline et crossover, cette Megane "à piles" se dote, ici, d'une batterie de 60 kWh qui alimente un bloc électrique de 218 ch. Tonique, et performante, cette Renault Megane à brancher mise également sur un châssis efficace et dynamique à souhait qui réussit à préserver un bon confort. A bord, on est bluffé par la présentation moderne, moins par l'habitabilité. A l'occasion d'une légère mise à jour qui lui a permis de gagner la recharge V2L et le mode monopédale, la Megane a amélioré son rapport prix / équipement et propose également une finition Esprit Alpine plus aguicheuse.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39500 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	407 dm³
POIDS	1702 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,77 x 1,51
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	29,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,3 s
TEMPS DE CHARGE	30h (secteur) 6h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation / finition
Comportement routier

- Autonomie sur autoroute
Habitabilité arrière

Scenic E-Tech Autonomie Confort EV60 170 ch Techno

Le Scenic des villes

Le Scenic n'est plus un monospace mais il reste incontestablement familial.

Certes, 5 000 € d'économie par rapport à la version Grande Autonomie, ce n'est pas rien, mais il faut bien mesurer ce que cela implique comme sacrifices : selon le Labo Auto Plus, cette version perd 110 km d'autonomie sur autoroute et 200 km en moyenne de rayon d'action ! C'est beaucoup, même si ce Crossover conserve par ailleurs toutes ses qualités à savoir une habitabilité remarquable, un bel agrément de conduite, un équipement multimédia moderne et pratique et un confort remarquable. Dommage cependant que la modularité soit aussi pauvre et l'adhérence sur le mouillé si précaire.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 990 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	170 ch
Couple	280 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 60 kWh
COFFRE	535 dm³
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,87 x 1,57
VITESSE MAXI	154 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
TEMPS DE CHARGE	35 mn (rapide) 6h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Habitabilité

- Autonomie en forte baisse
Adhérence sur le mouillé

Scenic E-Tech EV87 220 Techno Iconic

Régime payant

Tout comme l'Espace, le Scenic renonce à son passé de monospace. Désormais, c'est un crossover 100% électrique de 60 kWh ou 87 kWh. Malgré la capacité respectable de cette dernière batterie, il parvient à maîtriser sa masse, avec le cercle vertueux qui s'ensuit : une autonomie annoncée à 625 km WLTP et un réel agrément de conduite. Il n'oublie cependant pas les familles grâce à son empattement long, qui lui permet d'offrir une habitabilité de premier ordre à l'arrière, même si la modularité est très loin d'égaler celle des Scénic d'antan. Dommage que l'adhérence soit aussi perfectible sur le mouillé.

L'habitabilité à l'arrière apparaît excellente mais la modularité des anciens Scénic n'est plus qu'un lointain souvenir.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50490 € - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	218 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	535 dm³
POIDS	1918 kg
L x l x h (en m)	4,47 x 1,87 x 1,57
VITESSE MAXI	172 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	37 min (rapide) 9h (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie annoncée
Habitabilité

- Adhérence sur le mouillé
Modularité moyenne

Contrairement au Peugeot 3008, le Renault Scenic a su maîtriser sa masse, ce qui favorise l'agrément de conduite, proche de celui de la Megane.

Captur 1.0 TCe 90 Techno

Pour rétifs au GPL

Avec l'augmentation du malus écologique, difficile de comprendre l'intérêt de cette version 90 ch face au GPL que Renault facture moins cher alors qu'il s'agit pratiquement du même moteur. Quoi qu'il en soit, le petit trois cylindres turbo assure des relances correctes et offre un bel agrément. On apprécie aussi sa consommation raisonnable et sa bonne insonorisation. Bien suspendu et profitant d'un bon compromis confort / efficacité, le SUV Renault par ailleurs très correctement équipé dans cette dotation a donc de beaux atouts que le restylage n'a pas altéré.

La gamme de motorisations du Captur a été sérieusement réduite avec le restylage.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**28 700 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km **+ 740 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	90 ch à 4500 tr/mn
Couple	160 Nm à 2750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	402/522 dm³
POIDS	1249 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	164 km/h
1000 m D. A.	36,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	11,4/15,0/22,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Consommation
Tenue de route

- Présentation terne
Equipement réduit

Captur 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno

Toujours hybride

Il n'était bien sûr pas question de supprimer la motorisation hybride simple de la gamme du Captur, qui a été restylé en 2024. Doté d'une face avant plus virile, il reste plaisant à mener grâce à son comportement rigoureux, précis et dynamique, même si on note un raffermissement des suspensions. Le français profite d'une mécanique alerte et douce qui roule souvent en 100% électrique. En progrès, la transmission E-Tech manque toujours de réactivité. Même s'il fait sentir quelques économies de finition, le Captur se distingue toujours par sa banquette coulissante pratique à l'usage.

Il fait bon voyager à l'arrière, grâce à une banquette bien dessinée et coulissant sur 16 cm.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**32 000 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	103 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1598 cm³
Puissance	145
Couple	148 + 205
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	334/454 dm³
POIDS	1422 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	164 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

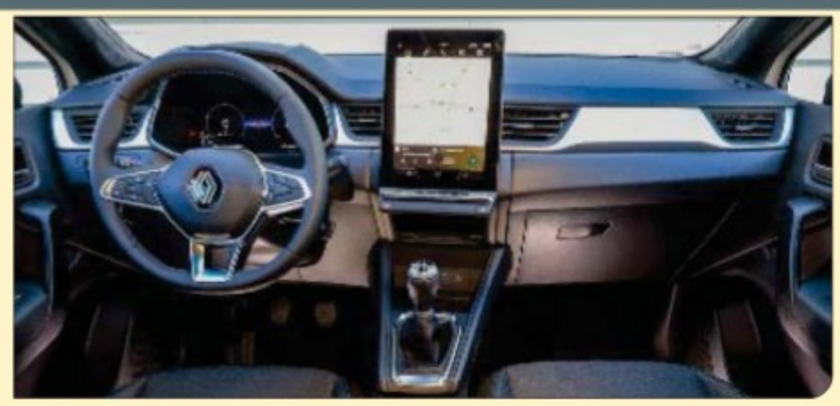
+ Comportement routier
Présentation / modularité
Agrément mécanique

- BVA lente

Captur 1.0 TCe 100 GPL Evolution

Prime au GPL

Le Captur existe dans cette version bicarburation GPL / essence de 100 ch qui éclipse le moteur TCe 90 d'autant plus que Renault le propose moins cher. Elle est d'ailleurs reconduite avec le restylage. On retrouve le caractère rond et la bonne volonté de ce bloc, qui se paye même le luxe d'afficher plus de pep's quand il roule au gaz, notamment lors des reprises. Et même si la consommation de GPL est élevée, son coût à la pompe plus raisonnable permet de faire de belles économies à l'usage. Enfin, à noter que le Captur conserve sa banquette coulissante et un volume de chargement décent.



A bord, pas de différence entre ce Captur GPL et les autres, hormis la présence d'une seconde jauge, pour le gaz, placée à gauche du volant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**26 400 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km **+ 170 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	100 ch à 5000 tr/mn
Couple	170 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + GPL + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/60 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	362/482 dm³
POIDS	1312 kg
L x l x h (en m)	4,23 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	169 km/h
1000 m D. A.	35,5 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	10,2/13,9/21,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Coût à l'usage
Modularité inchangée

- Amortissement ferme

Si la consommation de gaz est élevée, elle est compensée par le prix attractif du GPL à la pompe.

Arkana 1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Techno

Ex star du Losange

Ex star des ventes Renault avant l'arrivée du Symbioz, le SUV coupé Arkana subsiste au catalogue mais uniquement en hybride. D'une puissance cumulée de 145 ch, cette mécanique permet d'économiser jusqu'à 1,8 l/100 km par rapport à l'ancien 1.3 TCe micro-hybride de 140 ch. Et pourtant, les phases en tout électrique ne sont pas fréquentes. En contre-partie, il faudra accepter de composer avec une boîte Multimode parfois peu réactive. Même si les places arrière apparaissent décevantes et que le coffre paye 69 dm³ de tribut aux batteries, l'Arkana séduit par son comportement rigoureux et sa présentation.

Alors que la Clio et le Captur ont eu droit à un restylage spectaculaire, celui de l'Arkana se révèle extrêmement discret.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 200 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	107 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	145 ch cumulés
Couple	144 Nm (+ 205 et 50 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	484 dm³
POIDS	1 476 kg
L x l x h (en m)	4,57 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	33,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément mécanique
Consommation

- Volume de coffre
BVA lente

Austral 1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Iconic Esprit Alpine

Association réussie

En dépit du restylage, de très nombreux stocks d'Hybrid 200 phase 1 subsistent. En version Iconic Esprit Alpine, ils enfilent le survêtement, mais sans verser dans le tuning de bas étage. Et pour en profiter, quoi de mieux que le "must" sous le capot ? D'où cette motorisation 1.2 E-Tech Full Hybride de 200 ch. L'association entre le bloc thermique et les deux moteurs électriques fonctionne toujours bien. Mais l'originale boîte à crabots reste encore trop lente et sujette à quelques à-coups. Pour le reste, la présentation et la finition sont au top et le confort a été nettement amélioré depuis le lancement.

L'Austral mêle sportivité et élégance. Et pour plus de dynamisme, il propose même des roues arrière directrices (contre 1500 €).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 050 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	105 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	199 ch cumulés
Couple	205 + 205 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	525/650 dm³
POIDS	1 694 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,83 x 1,62
VITESSE MAXI	178 km/h
1 000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation / fintion
Performances

- Le prix flambe
Boîte de vitesses

Symbioz E-Tech Full Hybrid 145 ch Iconic

Le pragmatique

Même si Renault fait la part belle à l'électrique, il n'oublie pas qu'il doit vendre des voitures et c'est le rôle du Symbioz, situé exactement au coeur du marché français : basé sur le Captur, il offre un gabarit et une habitabilité proches du segment C, une seule motorisation hybride 145 ch, le tout à un tarif plutôt bien placé. Doté d'une banquette coulissante, il met tout le monde d'accord en matière de volume de coffre, au détriment peut-être des places arrière. Il fait valoir un bon confort de conduite, même si la transmission se montre lente et l'agilité moins affutée que sur d'autres Renault.

On reconnaît la planche de bord du Captur, mais le traitement est un peu plus haut de gamme.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38 400 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	106 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 598 cm³
Puissance	145
Couple	250
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/55 R 18
RESERVOIR	48 litres
COFFRE	480/610 dm³
POIDS	1473 kg
L x l x h (en m)	4,42 x 1,80 x 1,58
VITESSE MAXI	160 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Volume de coffre
Rapport prix prestations

- Boîte lente
Places arrière limitées

Le Symbioz reprend tous les codes esthétiques en cours chez Renault.

Austral 1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution

Raisonnable modernité

En attendant la commercialisation de la version restylée, des Austral dotés du petit trois cylindres de 130 ch assisté par la micro-hybridation de 48V subsistent en stocks. Un peu creux à bas régimes et pénalisé par un étagement de boîte trop long, le Renault met, en revanche, en avant sa douceur de conduite et son comportement rigoureux. Fermes au lancement, ses suspensions ont profité de nouveaux réglages inspirés par l'Espace. Spacieux, même en l'absence de banquette coulissante (disponible en série à partir du deuxième niveau de finition Techno), cet Austral profite, en outre, d'une dotation moderne et complète.

L'intérieur n'évoluera qu'à la marge lors du restylage, plutôt léger.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38400 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	118 g/km + 170 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	130 ch à 4500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	530/655 dm³
POIDS	1528 kg
L x l x h (en m)	4,51 x 1,83 x 1,52
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	32,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,5/12,3/20,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Habitabilité
Présentation / finition

- Reprises
Modularité limitée

L'Austral passe certes par la case restylage mais des affaires sont possibles sur les phases 1.

Rafale E-Tech full hybrid 200 Esprit Alpine

Fort en thème

Certes, le Rafale est dérivé de l'Austral dont il reprend en grande partie l'intérieur. Mais sa ligne de SUV coupé fait mouche et il bénéficie surtout de ses propres réglages de châssis, véritablement bluffants sur départementale. Alors bien sûr, la motorisation hybride n'est pas exactement un parangon de sportivité en raison de la transmission lente, mais elle profite de la masse contenue de l'engin pour proposer des performances suffisantes. Il a également le bon goût de soigner son habitabilité à l'arrière : tous les SUV de luxe allemands n'en disent pas autant. Dommage cependant que les bruits de roulement soient aussi présents.

Au sommet de la gamme Renault, le Rafale n'a pas à rougir de sa qualité de finition avec des matériaux flatteurs et originaux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49500 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	108 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	200
Couple	205 + 205
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	245/45 R 20
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	546 dm³
POIDS	1925 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Comportement routier
Habitabilité
Présentation

- Transmission lente

Esthétiquement, le Rafale ne souffre pas de sa conception proche de l'Austral.

Rafale E-Tech 4x4 Phev 300 ch Atelier Alpine

Nouveau sommet

Dans cette version hybride rechargeable, le Rafale tutoie les élites grâce aux 300 ch tirés de sa motorisation inédite, même si elle reste basée sur le trois cylindres 1.2. La partie électrique sérieusement gonflée, avec 22 kWh de batterie et un moteur de plus à l'arrière fort de 136 ch, lui permet d'afficher des performances réjouissantes mais surtout une autonomie électrique au meilleur niveau des rechargeables avec 79 km en moyenne selon nos mesures. Il y ajoute des raffinements tels que la suspension pilotée prédictive et des trains roulants revus par Alpine, qui excellent sur les petites routes. Ne manque qu'un peu plus de feeling au frein.

Agile, confortable, sobre et bien équipé, le Rafale affiche des tarifs élevés, mais reste moins cher que ses rivaux d'outre-Rhin.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**59000 €** - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	NC
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	300
Couple	230+205+200
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	245/40 R 21
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	535 dm³
POIDS	1990 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,87 x 1,62
VITESSE MAXI	177 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Comportement routier

- Sesnsation à la pédale de frein
Voliume de coffre amoindri

Espace E-Tech full hybrid 200 ch 5pl. Techno

Déménageur capable

Certes, l'Espace a perdu sa forme de monospace mais il conserve une vocation familiale, en version sept places mais aussi en cinq places où il se distingue par son volume de coffre débarrassé de ses sièges additionnels : de quoi gagner une petite centaine de litres de volume de chargement. Celui-ci peut atteindre 777 litres lorsque la banquette est avancée au maximum : une vraie nature de déménageur, qui n'enlève rien aux capacités dynamiques de l'Espace et à son confort de suspension. La lenteur de la transmission E-Tech subsiste elle aussi, mais les progrès depuis le lancement sont bien réels.

Encore disponible sur stocks, l'Espace 5 places phase 1 est proposé au même prix que le 7 places.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**45 000 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³
Puissance	199 ch à nc tr/mn
Couple	205 + (205+50) Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	581/777 dm³
POIDS	1715 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	178 km/h
1 000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Volume de coffre
Confort
Tenue de route

- Lenteur de la transmission

Espace E-Tech Full hybrid 199 Iconic 7 places

Héritage perdu

C'est déjà l'heure de la refonte pour l'Espace mais des premières phases subsistent en stock. Ce grand SUV 7 places profite des technologies de son petit frère Austral telle cette vigoureuse motorisation hybride 200 ch, la seule disponible au catalogue, et le système 4Control. Malgré son gabarit important, il parvient à proposer un excellent compromis confort / agilité, même si la transmission Multimode souffre toujours d'un manque de fluidité. En revanche, l'Espace porte plutôt mal son nom à l'arrière, où les places de troisième rangée ne sont exploitables que par des enfants. Heureusement que ses tarifs sont plutôt bien placés.

L'Espace reprend naturellement la planche de bord de l'Austral avec quelques détails de finition plus léchés.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**51150 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm³
Puissance	199 ch à nc tr/mn
Couple	205+(205+50 Elec.) Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	480/670 dm³
POIDS	1765 kg
L x l x h (en m)	4,73 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	178 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort
Sobriété

- Habitabilité rang trois
Boîte peu fluide

L'Espace est un grand SUV 7 places presque comme les autres basé sur l'Austral.

Kangoo 1.3 TCe 130 Techno

Le malus frappe encore

Le Kangoo propose un vaste habitacle avec un volume de coffre en hausse et toujours autant de sens pratique (portes latérales coulissantes, hayon classique ou doubles portes...). La présentation se révèle moderne avec un équipement plus fourni (surtout sur cette coûteuse version Techno). Et en termes de qualité perçue, le français se veut plus raffiné que jamais. Une montée en gamme qui s'accompagne d'une tenue de route et d'un confort de premier plan grâce à des suspensions prévenantes et des mécaniques plus douces et alertes, tel que ce 1.3 TCe de 130 ch victime d'un malus plus que dissuasif.

La présentation intérieure n'a plus grand chose à envier à celle d'un SUV équivalent. La qualité des ajustages et les matériaux sont corrects.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	156 g/km + 4543 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm³
Puissance	130 ch à 4500 tr/mn
Couple	240 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1566 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,92 x 1,84
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	33,6 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,1/13/17 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,7 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★☆☆

Confort
Comportement routier
Aspects pratiques

Malus

Le Kangoo rivalise d'ingéniosité pour séduire les familles.

Kangoo 1.3 TCe 100 Evolution

Un malus assassin

Dans cette version d'entrée de gamme, le Kangoo dispose d'un 1.3 TCe de 100 ch désormais très lourdement taxé. Une puissance qui s'annonce un peu trop juste pour un tel ludospace, appelé à voyager avec du monde et des bagages à bord. Sans surprises, les reprises sont moyennes et l'agrément décevant car il faudra sans cesse jouer du levier pour se relancer. Dommage car, par ailleurs, ce Kangoo, doté d'un train avant repris du Captur, affiche un comportement rassurant et efficace. Et, question confort, il n'a rien à envier à la concurrence. Et que dire de son habitabilité généreuse et de ses nombreux aspects pratiques ?

Tenue de route
Habitabilité

Malus dissuasif
Agrément moteur

La version essence 100 ch subsiste pour le témoignage.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 000 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	154 g/km + 4026 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm³
Puissance	100 ch à 4500 tr/mn
Couple	200 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1552 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,92 x 1,84
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	35,7 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	12,5/17,6/22,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

LES ÉTOILES ★★☆☆☆

Kangoo 1.3 TCe 130 EDC Techno

En manque d'arguments

Difficile de défendre ce Kangoo automatique, et pas seulement à cause de son malus de sportive. Sa lenteur dans les changements de rapports et son manque de progressivité au démarrage dégradent nettement l'agrément de conduite. En outre, avec une consommation moyenne de 8,2 l/100 km (contre 7,7 l/km pour le TCe 130 boîte mécanique), la sobriété n'est pas vraiment de mise. Dommage car, par ailleurs, le Kangoo reste un ludospace bien suspendu, confortable et efficace, qui profite également d'une présentation moderne, d'une habitabilité généreuse et d'un grand sens pratique.

Habitabilité / aspects pratiques

Consommation
Agrément de la boîte EDC
Malus dissuasif

Bien carré et facilement accessible, le coffre du Kangoo dispose en outre d'une capacité de chargement de 560 dm³.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 000 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	154 g/km + 4543 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm³
Puissance	130 ch à 4500 tr/mn
Couple	240 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1600 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,2 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★☆☆

Kangoo E-Tech EV45 120 ch Evolution

Pilule amère

Comme ses ennemis jurés, le Citroën Berlingo et le Peugeot Rifter, le Kangoo existe en 100% électrique. Sauf que le Renault a toujours été décliné en thermique. Un choix réaliste car, avec une autonomie mesurée de seulement 195 km, ce ludospace pensé pour les familles, souffre d'un rayon d'action plus que limité (mais ses rivaux aussi...). Il est pourtant facturé près de 40 000 €, un tarif plus que dissuasif. Même si la dotation de série de cette version Techno est correcte (il manque toutefois le câble de recharge pour prise domestique, facturé 300 €), la pilule reste dure à avaler.

+ Agrément en ville
Dotation de série

- Autonomie
Prix

Par rapport à la version 11 kW, ce Kangoo 80 kW accepte la recharge rapide, en DC (jusqu'à 80 kW) et en AC (jusqu'à 22 kW).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38850 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	122 ch
Couple	245 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/55 R 17
BATTERIE	Lithium-ion 45 kWh
COFFRE	560/735 dm³
POIDS	1868 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	132 km/h
1000 m D. A.	35,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,9 s
TEMPS DE CHARGE	5h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Kangoo 1.5 Blue dCi 115 Techno

Le meilleur des Kangoo

Face au "petit" dCi qui se révèle faiblard et mollasson, son grand frère, plus puissant de 20 ch, affiche, logiquement, de meilleures reprises et des accélérations plus franches pour un supplément de prix certes substantiel mais encore acceptable de 1 000 €. De quoi combler ceux qui roulent souvent chargés ou avec toute la famille à bord. Et en plus, ces deux diesels font preuve de la même sobriété à la pompe et la différence en matière de CO_2 et de malus est devenue négligeable. Pour le reste, on retrouve l'excellent compromis confort / efficacité de ce ludospace spacieux.

+ Performances
Consommation
Confort de conduite

- Prix

Avec une consommation moyenne de 6,1 l/100 km, ce Kangoo dCi de 115 ch fait aussi bien que le dCi de 95 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31500 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	140 g/km + 1504 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1461 cm³
Puissance	115 ch à 3750 tr/mn
Couple	270 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1642 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,9/10,0/14,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Kangoo 1.5 Blue dCi 95 Evolution

Un laborieux qui souffre

En diesel, le Kangoo laisse le choix entre deux dCi de 95 et 115 ch. Logiquement, le moins puissant des deux laisse un peu sur sa faim en termes de prestations et de performances. Pourtant de bonne volonté, il n'autorise que des reprises moyennes et un agrément en deçà de ce que laissait espérer le tarif affiché (plus de 30 000 €, malus inclus). Dommage car, par ailleurs, le ludospace français s'est sérieusement civilisé avec un niveau de confort élevé et une tenue de route rassurante, un habitacle plutôt cossu, une dotation complète et une habitabilité généreuse (même si certains rivaux font encore mieux).

+ Comportement routier
Douceur des suspensions

- Reprises
Prix

Les places arrière sont spacieuses, mais l'assise trop courte de la banquette ne soutient pas assez les jambes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29000 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km + 1218 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1461 cm³
Puissance	95 ch à 3000 tr/mn
Couple	260 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/50 R 16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	560 dm³
POIDS	1647 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,92 x 1,84
VITESSE MAXI	161 km/h
1000 m D. A.	37,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	12,6/15,8/20,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Express Van 1.5 Blue dCi 95 Confort

Il tire sa révérence

Héritier du Dacia Dokker, l'Express Van est un utilitaire "premier prix" non dénué d'intérêt mais il n'est plus proposé que sur stocks. La planche de bord arbore un design moderne et, dans cette finition Confort, la dotation de série n'avait rien de chiche (clim' manuelle, radio...). Doté du 1.5 Blue dCi de 95 ch, l'Express assure un bel agrément de conduite et autorise à ce petit transporteur, une polyvalence appréciable. Le confort n'a rien de spartiate grâce à un amortissement prévenant. Dommage que l'insonorisation ne soit pas plus efficace. Enfin, les dimensions de l'espace de chargement sont tout à fait correctes.

+ Agrément de conduite
Confort
Volume de chargement

- Insonorisation du dCi

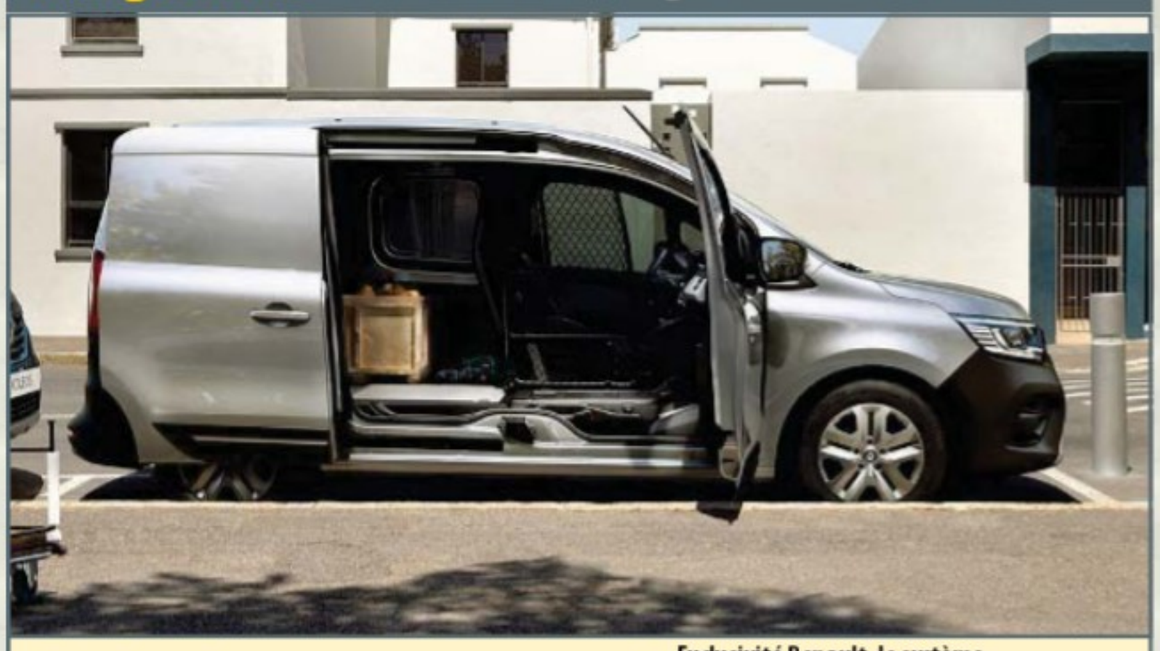
Cet ex dérivé de Dacia Dokker a disparu cette année du catalogue, mais reste proposé sur stocks.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26280 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	134 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1461 cm³
Puissance	95 ch à 3000 tr/mn
Couple	240 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	2900 dm³
POIDS	1360 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,78 x 1,82
VITESSE MAXI	166 km/h*
1000 m D. A.	35,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	11,0/15,3/21,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Kangoo Van 1.5 Blue dCi 95 Fourgon Sésame L1 Advance



Opération porte ouverte !

Cette version purement utilitaire du ludospace Kangoo est animée, au choix, par deux essence TCe de 100 et 130 ou deux diesels Blue dCi de 95 ou 115 ch. Le dCi de 95 ch se montre particulièrement doux et largement suffisant au quotidien, même si ceux qui roulent souvent chargés, lui préfèreront le dCi le plus puissant. Sobre et volontaire, ce bloc participe à la douceur d'utilisation du Renault qui redouble d'efforts, à bord, pour faire oublier sa vocation de besogneux. Et pourtant, grâce à son astucieux système d'ouverture latérale (côté droit uniquement), ce Kangoo facilite vraiment la vie des travailleurs.

Exclusivité Renault, le système "Sésame ouvre-toi" permet d'offrir une large ouverture, côté trottoir.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**25 900 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	138 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 8S
Cylindrée	1 461 cm³
Puissance	95 ch à 3000 tr/mn
Couple	260 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	2900/3400 dm³
POIDS	1 524 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,92 x 1,87
VITESSE MAXI	164 km/h*
1000 m D. A.	36,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	11,8/14,6/19,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Ouverture latérale XXL
Présentation / confort

- Reprises

Trafic Fourgon 2.0 dCi 170 EDC L2H1 Advance

Référence obligée

Le Trafic fourgon reste une référence dans sa catégorie. Dans cette variante L2H1 rallongée de 40 cm, ses cotes intérieures facilitent le transport et sa charge utile de 1 300 kg est l'une des plus élevées à ce niveau de gabarit. On apprécie aussi la tenue de route saine et rassurante ainsi que la bonne santé du 2.0 dCi, parfaitement épaulé par la boîte auto. EDC, douce et réactive. En revanche, il faudra s'habituer au gabarit XL, au rayon de braquage décevant de même qu'à la direction lourde à basse vitesse. A bord, on apprécie la présentation modernisée, les nombreux rangements et la dotation complète.

Le Trafic fourgon reste l'exemple à suivre en termes d'agrément de conduite mais aussi de capacité de transport.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**47 520 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	188 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	170 ch à 3500 tr/mn
Couple	380 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	6134 dm³
POIDS	2 047 kg
L x l x h (en m)	5,48 x 1,96 x 1,97
VITESSE MAXI	176 km/h*
1000 m D. A.	34,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Tenue de route
Charge utile

- Rayon de braquage
Direction lourde

Trafic SpaceNomad 2.0 Blue dCi 170 EDC Iconic

Comme à la maison

Développé avec l'aide de la société Pilote, spécialiste de l'aménagement des véhicules de loisirs, le Trafic SpaceNomad est un camping-car clé en mains particulièrement convaincant. La cellule de vie, modulable et bien pensée (évier, frigo, deux plaques au gaz...) peut accueillir facilement deux adultes et un adolescent. Confortable et plaisant à mener grâce à la bonne santé de son moteur 2.0 dCi de 170 ch, ce Trafic offre aussi une belle douceur de conduite avec la transmission automatique EDC. La présentation moderne et l'équipement complet permettent (presque) de faire passer l'addition salée.

Le SpaceNomad Iconic dispose d'un toit relevable (manuellement), d'un store latéral et de panneaux solaires.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**70 500 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	228 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1997 cm³
Puissance	170 ch à 3500 tr/mn
Couple	380 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/65 R 16
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	450/1800 dm³
POIDS	2477 kg
L x l x h (en m)	5,08 x 1,96 x 1,99
VITESSE MAXI	176 km/h
1000 m D. A.	35,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	10,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Confort
Agrément du dCi
Présentation

- Prix

Master 2.3 dCi 170 L2 H_2 Advance 4T

Nouvelle référence

Avec sa face avant impressionnante et ses lignes plus massives, le nouveau Master assume sa stature de référence du marché des utilitaires. Il joue la carte multi-énergies avec bien sûr des blocs diesel 130 ch, 150 ch et 170 ch, mais aussi une version électrique plus performante et même une future version hydrogène. A la conduite, le 2.0 170 ch ne perd pas en agrément malgré les 10 ch perdus par rapport à l'ancien 2.3. La qualité perçue à bord et l'équipement progressent et, pour ne rien gâcher, la partie chargement a été nettement améliorée grâce notamment à des ouvertures plus larges. Le patron, c'est toujours lui !

Avec son imposante calandre, le nouveau Master ne joue pas les timides.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**54 960 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	178 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	180 ch à 3 500 tr/mn
Couple	380 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/75 R 16
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	dm³
POIDS	2141 kg
L x l x h (en m)	5,67 x 2,08 x 2,50
VITESSE MAXI	177 km/h
0 à 100 km/h	12s9
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Configurations multiples
Agrément moteur
Présentation

- Pédalier décalé

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

UNE LÉGENDE FRANÇAISE

Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

EN VENTE ACTUELLEMENT

ROLLS ROYCE

Sa gamme est plus large que jamais, ses ventes au beau fixe : Rolls-Royce (et ses clients !) ne connaît pas la crise. La Phantom est au sommet de son art, et la Spectre, première électrique de la marque, pointe le bout de son (long) capot.

Rolls-Royce Motor Cars Monaco
5, Avenue Princesse-Grace
98000 Monte-Carlo
Tél : +377 97 97 97 30
www.rolls-roycemotorcars-twelvemonaco.com/

Ghost Extended V12

Voyage en 1ère classe

Pour ceux qui trouvaient la Rolls-Royce Ghost un peu étriquée, voici la version Extended. Sa recette ? Un empattement rallongé de 170 mm. Rolls vous laisse aussi la liberté d'opter pour les sièges Serenity, qui sont largement inclinables pour voyager en 1ère classe. Sous le capot, le moteur V12 6,75 suralimenté est identique : 571 ch et 850 Nm pour des performances étonnantes vu le gabarit et la masse de la limousine. Mais ce n'est pas tout, le châssis bénéficie de la suspension pilotée prédictive "Planar Suspension System" qui analyse la surface de la route à l'aide de caméras pour anticiper les ornières.

Cette nouvelle génération de Rolls reste fidèle à ses ancêtres mais le style est indéniablement moderne.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	340 000 € - 54 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	348 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6749 cm³
Puissance	571 ch à 5000 tr/mn
Couple	850 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20 - 285/40 R 20
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	500 dm³
POIDS	2530 kg
L x l x h (en m)	5,72 x 1,98 x 1,58
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s8
CONSOMMATION MIXTE	15,3 l/100 km

*Données constructeurs

+ Espace à bord
Ligne équilibrée

- Tarif encore plus exclusif
Gabarit en ville

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Ghost Black Badge

Survêt' en soie

Black Badge, c'est le signe que la Rolls-Royce en question est faite pour être conduite, et non pour se faire conduire. Dans le cas de la Ghost, cette ambition se traduit par une puissance réhaussée à 600 ch (contre 571 ch sur la Ghost normale), et une suspension légèrement retravaillée pour encaisser le roulis généré par les 2,5 tonnes. De quoi parler de sport ? Absolument pas. La Ghost laisse ce domaine à la plèbe des limousines allemandes, comme la BMW Série 7, l'Audi A8 ou la Mercedes Classe S. Ici, il est plutôt question de flotter au-dessus du reste de la circulation dans un écrin magnifique. Avec un peu plus de répondant.

La Ghost Black Badge gagne 30 ch et des réglages spécifiques. Pas de quoi la transformer en sportive !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	427 000 € - 53 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	370 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6749 cm³
Puissance	600 ch à 5250 tr/mn
Couple	900 Nm à 1700 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 21 - 285/35 R 21
RESERVOIR	83 litres
COFFRE	500 dm³
POIDS	2490 kg
L x l x h (en m)	5,55 x 1,98 x 1,58
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	4s7
CONSOMMATION MIXTE	15,8 l/100 km

*Données constructeurs

+ Ambiance unique
Confort
Performances

- Tarif royal

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Phantom V12

Vive la reine !

Née en 2003, la Phantom a pris sa retraite en 2020 remplacée par une auto plus moderne et plus performante. La nouvelle Phantom est encore plus luxueuse que la précédente et son V12 biturbo développe 571 ch. De quoi voir venir malgré les plus de 2,5 tonnes de la belle. Conduire cette auto, c'est entrer dans un autre monde où tout n'est que silence, calme et volupté. Quatre roues directrices et suspension pneumatique garantissent une tenue de cap exemplaire et permettent de réaliser de longs trajets sans aucune fatigue. Le luxe, le vrai ! En 2022, Sa Majesté a été (très) légèrement restylée : phares, calandre rétro-éclairée, jantes...

En 2022, la Phantom a été légèrement restylée. Mais il faudra un oeil d'expert pour remarquer les changements.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	486000 € - 50 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	328 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6749 cm³
Puissance	571 ch à 5000 tr/mn
Couple	900 Nm à 1700 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/50 R 21 - 285/45 R 21
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	548 dm³
POIDS	2560 kg
L x l x h (en m)	5,77 x 2,02 x 1,65
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s3
CONSOMMATION MIXTE	15,5 l/100 km

*Données constructeurs

+ Silence de fonctionnement
Moelleux des fauteuils

- Gros crédit nécessaire
Encombrement

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Cullinan

Rock'n Rolls

La plus vendue des Rolls-Royce est un SUV. Bien après Bentley et son Bentayga, la marque anglaise propriété de BMW a lancé le Cullinan. Un modèle doté de larges portes à ouverture antagoniste et du bloc V12 biturbo de 571 ch qui équipe la Phantom. A bord, tout est luxe et volupté, l'insonorisation parfaite (le V12 est inaudible), la suspension pneumatique se chargeant de transporter les passagers de ce grand véhicule comme sur un tapis volant. Transmission intégrale (avec prépondérance du couple sur les roues arrière) et roues directrices font partie également de la dotation de ce modèle. Les options de personnalisation sont évidemment infinies... Un peu comme le prix ! Le Cullinan a été très légèrement restylé en 2024.

Le Cullinan tire son nom du diamant le plus gros du monde. C'est pourquoi l'habitacle ressemble à un écrin.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	392000 € - 49 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	341 g/km + 70000 €
MOTEUR	12 cyl. en V, 48S
Cylindrée	6749 cm^3
Puissance	571 ch à 5000 tr/mn
Couple	850 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 2 turbos
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/50 R 21 - 285/45 R 21
RESERVOIR	100 litres
COFFRE	526 dm^3
POIDS	2660 kg
L x l x h (en m)	5,35 x 2,00 x 1,84
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s2
CONSOMMATION MIXTE	15,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Confort Pullman
Accord moteur/boîte

- Tarif haut de gamme
Ceinture de caisse haute

Le Cullinan vient d'être restylé. La nouvelle version adopte une signature lumineuse tombante.

La Spectre arrive !

Le yacht de la route

Le début de l'ère électrique a sonné, jusque dans les palais occupés par Rolls-Royce. Mais le très long capot de ces yachts de la route pourrait bien être l'emplacement idéal pour ces moteurs électriques : les V12 de la marque sont déjà extrêmement silencieux et doux. Les amateurs du genre ne devraient donc pas être dépaysés à bord de la Spectre, un très long coupé (5,45 m !) électrique. Rolls-Royce n'a évidemment pas fait les choses à moitié, avec une batterie de 700 kg, qui atteint 102 kWh. Pour propulser les presque 3 tonnes, les moteurs électriques totalisent 585 ch et surtout 900 Nm de couple. De quoi se catapulter d'un gala à un autre, dans un silence parfait...

Les gigantesques portes s'ouvrent à l'envers sur un intérieur extrêmement raffiné. Electrique ou non, il s'agit bien d'une Rolls-Royce...

La Spectre est un très long coupé : 5,45 m de long pour presque 3 tonnes ! Sa ligne est classique mais son aéro est très étudiée.

SEAT

Pas de grand bouleversement chez Seat. L'Ibiza et Arona profiteront d'un second restylage et de motorisations à hybridation légère d'ici à la fin de l'année. L'Ateca qui devait quitter la gamme en 2027 resterait finalement au programme.

Seat-France - Groupe Volkswagen
15, avenue de la Demi-Lune
95700 Roissy-en-France
Tél : 01 49 38 88 22
www.seat.fr

Ibiza 1.0 TSI 115 DSG7 FR

Nouveau caractère

Toujours doux à l'usage et frugal, le 1.0 l TSI voit sa puissance passer de 110 à 115 ch. Avec des rejets de CO_2 de 121 g/km il entre pour 8 g dans la zone du malus, il vous en coutera 230 €. La boîte DSG7 est livrée d'office avec cette motorisation, elle offre une conduite agréable en toutes circonstances. Depuis son restylage, l'Ibiza reçoit de nouvelles jantes et des feux à LED. Mais c'est à l'intérieur que les changements sont les plus notables. La planche de bord redessinée dispose toujours d'un écran tactile en position centrale mais cette fois placé plus haut. Plus besoin de baisser les yeux.

L'Ibiza est disponible avec 3 blocs essence (de 95 à 150 ch) associées à des boîtes manuelles ou DSG en fonction des moteurs.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27550 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 230 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	115 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	387 dm³**
POIDS	1179 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,78 x 1,45
VITESSE MAXI	195 km/h
0 à 100 km/h	10s3
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur discret
Présentation intérieure
Consommation

- Prix

Ibiza 1.0 TSI 95 Copa

Comme une grande

L'Ibiza repose sur la nouvelle plateforme qu'elle partage notamment avec la dernière VW Polo. Ses mensurations augmentent. Si elle conserve ses 4,06 m de long, elle gagne 8 cm de large, son empattement s'allonge de 9,5 cm. Les principaux bénéficiaires en sont les passagers arrière qui gagnent un espace aux jambes conséquent (+7 cm). Le volume de coffre de 367 dm³ est tout simplement l'un des meilleurs de la catégorie. Le 1.0 TSI de 95 ch doux et discret n'est disponible qu'avec la boîte mécanique à 5 rapports. La transmission automatique DSG7 est réservée à la version 115 ch qui devrait représenter le "gros" des ventes.

Lancée en 2017 et restylée en 2021, l'Ibiza aura droit à un second restylage fin 2025.

Les chiffres LABO Auto Plus

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22945 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 100 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5000 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	387 dm³
POIDS	1099 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,78 x 1,45
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	9,9/15,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Places arrière
Volume de coffre
Moteur discret

- Beaucoup de plastiques durs

Ibiza 1.5 TSI 150 ch DSG7 FR

Affaire de sobriété

C'est la dernière motorisation intégrée dans la gamme Ibiza. Ce 1,5 de 150 ch bien connu dans le groupe Volkswagen, brille par ses performances et sa sobriété (6,1 l/100 km). Il est d'office associé à la boîte DSG7 et n'est disponible que sur le plus haut niveau de finition FR. Dans l'habitacle restylé, la toute nouvelle planche de bord conserve son digital cockpit. L'écran tactile de 8''25 est enfin correctement positionné. Le volant multifonctions en cuir est également de série. Un bilan plutôt positif qui ne doit pas faire oublier le passage par la case malus.

L'Ibiza s'équipe en option de nouveaux packs d'aides à la conduite semi-autonome.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 900 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	387 dm³**
POIDS	1231 kg
L x l x h (en m)	4,06 x 1,78 x 1,45
VITESSE MAXI	216 km/h
0 à 100 km/h	8s1
CONSOMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément mécanique
Consommation

- Moteur disponible que sur 2 finitions
Malus

León 1.5 TSI 115 Copa

Cousine espagnole

Cette León n'a rien à envier à sa cousine la Volkswagen Golf. Mais elle est plus chère que l'allemande sur son prix d'appel.

Cette cousine de la Golf propose dans cette finition un modèle avec un prix d'appel à 31 260 €. Si l'équipement ne présente pas les dernières technologies disponibles sur le haut de gamme, cette León reçoit quand même le digital cockpit, la caméra de recul, le Park assit. Cette déclinaison Copa avec ce bloc essence de 115 ch est disponible en boîte mécanique. Il accomplit sa tâche parfaitement, sans performances exceptionnelles, mais aurait mérité des suspensions plus prévenantes. Adeptes de la boîte DSG, une version eTSI (micro hybride) est au catalogue pour un surcoût de 2230 €.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 260 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	130 g/km + 540 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	415 dm³**
POIDS	1344 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	197 km/h
0 à 100 km/h	10s4
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

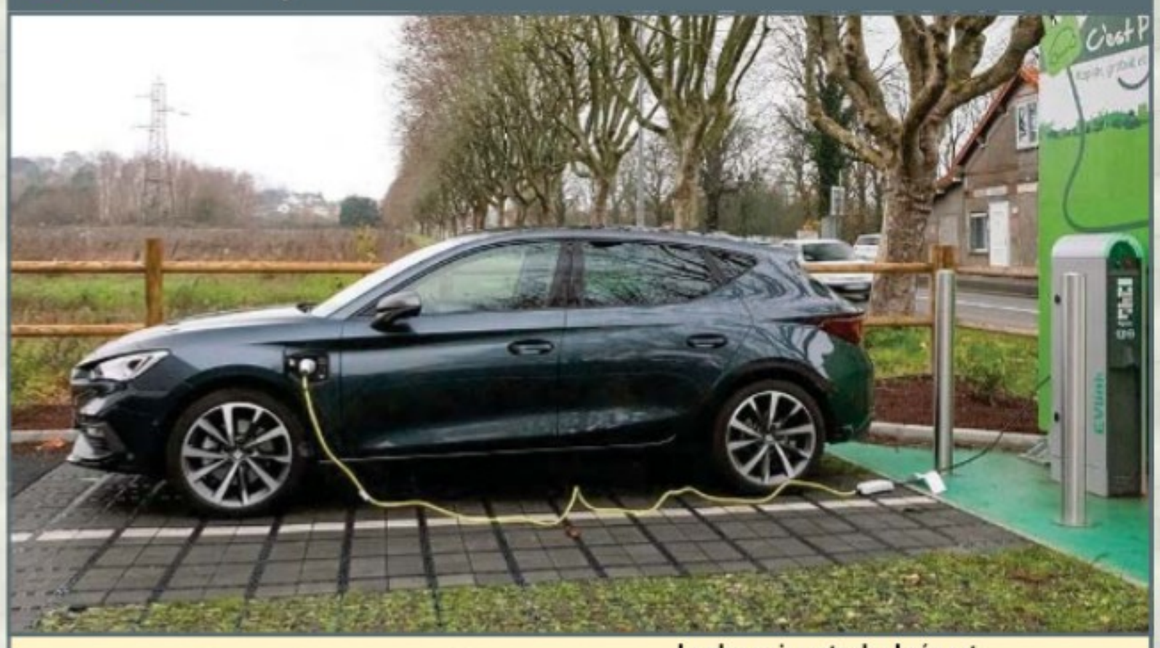
*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ TSI 115 suffisant
Présentation

- Confort
Finition unique

León 1.5 e-Hybrid 204 FR



Nouvelle alternative

La plus puissante des León est hybride. Il lui faut seulement 28,5 secondes pour parcourir 1 km.

Avec cette motorisation hybride rechargeable de 204 ch associée d'office à la boîte DSG6, cette León devient la plus puissante de la gamme. En mode 100% électrique, vous disposez d'environ 43 km d'autonomie en ville. Sur de plus longs trajets mixtes il faudra compter environ 7.5 l/100 km une fois les batteries vides. Si la bonne gestion de l'hybridation offre un réel plaisir de conduite, il faudra composer avec des temps de recharge assez long (5h45) sur secteur et environ 3h40 sur une Wallbox de 3,6 kWh. Si son volume de coffre réduit est un frein, sachez qu'une version Sporstourer ne vous réclamera que 1380 € de plus.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 340 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	8 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	204
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	287 dm³**
POIDS	1 670 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	7s7
CONSOMMATION MIXTE	0,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Système hybride pertinent
Agrément mécanique

- Temps de recharge sur secteur
Volume de coffre

León 1.5 eTSI Hybrid 150 FR

A la hauteur des ambitions

La León soigne son style, mais son clone bien plus évolué chez Cupra ne l'aide pas dans la poursuite de sa carrière.

Cette quatrième génération de León voit son style s'affirmer. Son gabarit s'accroit de 10 cm en longueur ce qui en fait l'une des plus grandes de sa catégorie. L'empattement gagne lui 5 cm, bénéfique aux passagers arrière qui profitent d'une belle habitabilité. A l'avant, le nouveau tableau de bord inaugure un compteur 100 % digital et une interface multimédia tactile dont l'ergonomie réclame un peu d'habitude. Sous le capot, on retrouve l'excellent 1.5 eTSI qui bénéficie d'une hybridation légère de 48 V. Ce bloc est d'emblée associé à la boîte DSG7. Les performances sont toniques, la consommation raisonnable, 6,5 l / 100 Km en moyenne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 070 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	415 dm³
POIDS	1366 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	204 km/h
1000 m D. A.	30,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément mécanique
Consommation
Habitabilité

- Ergonomie tactile

León 2.0 TDI 115 Copa

Denrée rare

Cette version diesel n'est disponible qu'avec le 2.0 l de 115 ch. Le moteur de 150 ch est réservée à la finition Business (entreprise).

Le diesel n'a plus la cote, le constructeur ibérique ne propose désormais plus qu'une seule motorisation roulant au gazole dans sa gamme Leon. Avec ses 300 Nm de couple, ce moteur n'est jamais pris en défaut. Les gros rouleurs apprécieront son appétit très mesuré, (4.5 l / 100 km) annoncé et sa tenue de cap rassurante. Inutile de chercher une compacte diesel aussi puissante chez les français, il n'y en a plus. Impossible de nier que l'équipement à ce niveau de finition est très correct. Mais la León fait payer cher ses charmes, auxquels s' s'ajoute cette année un petit malus de 240 € à la note déjà salée.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 440 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	115 ch à 2750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	415 dm³**
POIDS	1421 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,46
VITESSE MAXI	199 km/h
0 à 100 km/h	10s5
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Sobriété du TDI
Performances

- Boîte BVM imposée
Tarif

León Sportstourer 1.5 e-Hybrid 204 FR

Un soupçon de premium

Comme la berline, cette variante Sportstourer (break) affiche le même design élégant. La présentation intérieure, très moderne, enchante et à ce niveau de finition FR l'équipement est complet.Il est possible de faire le plein des dernières technologies d'aides à la conduite avec un pack à 270 €. Il inclut, le régulateur adaptatif et le Light Assit. Cette version ST conserve un comportement rigoureux mais les jantes spécifiques de 18'' dégradent le confort. Si l'habitabilité fait référence dans la catégorie, les batteries liées au système hybride grignotent le volume de coffre.

Cette Leon Sporstourer a obtenu son moteur hybride avant sa cousine, la Golf 8 SW !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44720 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	8 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	204
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	475 dm³**
POIDS	1716 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	220 km/h
0 à 100 km/h	7s9
CONSOMMATION MIXTE	0,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Présentation / équipement
Habitabilité record

- Confort ferme
Volume de coffre en hybride

Arona 1.0 TSI 95 Edition

A l'aise en ville

La gamme débute à 23990 € avec ce 3 cylindres de 95 ch qui ne peut-être couplée qu'a la boîte de vitesse mécanique. Pour ce tarif cette finition Edition vous offre le digital cockpit de 8", les projecteurs EcoLED, ainsi que des jantes de 16". La surprise vient de la bonne volonté de ce 1.0. Si quelques vibrations se font ressentir au ralenti, on apprécie au quotidien son couple généreux (175 Nm dès 1500 tr/min). Son agrément supplante ses rivaux, notamment français : Renault Captur et Citroën C3 Aircross. Boîte de vitesses bien guidée et châssis rassurant finiront de vous convaincre.

L'Arona est désormais proposé avec trois moteurs essence, 95, 115 ou 150 ch. Le plus petit des trois est en boîte manuelle.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	23990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5000 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	411 dm³
POIDS	1139 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	171 km/h
1000 m D. A.	33,5 s
80 à 120 km/h (en 4è/5è)	9,4/14,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément moteur
Châssis convaincant

- Modularité basique
Pas de boîte DSG en 95 ch

León Sportstourer 2.0 TDI 150 DSG7 Business

Taillé pour les grands axes

Ce break ne peut profiter du 2.0 TDI 150 ch qu'en finition Business. Il est discret sauf lors de fortes accélérations. Les performances sont avantageuses dès 1700 tr/mn et il fait preuve d'une sobriété remarquable, 5.5 l/100 km sur autoroute. La boîte DSG7, unique choix proposé avec ce bloc, bien que douce peut sembler un peu lente. Le mode sport gomme cette sensation. A bord les lignes épurées du tableau de bord sont résolument modernes mais le tout digital pourra agacer les plus réfractaires. Le comportement routier est au-dessus de tout soupçon. Au chapitre du confort, il est difficile de le nier, c'est un peu ferme.

Comme pour la berline, cette version Sportstourer diesel de 150 ch n'est disponible que sur le niveau de finition Business.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37125 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1700 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	591 dm³
POIDS	1548 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,80 x 1,45
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Performances

- Intérieur trop innovant ?
Confort

Arona 1.5 TSI 150 DSG7 FR

Tout automatique

Souple et silencieux, ce 1.5 de 150 ch offre des performances parmi les meilleures de la catégorie, tout en restant peu gourmand à l'usage. La boîte de vitesses mécanique disparaît de l'offre du constructeur. Cette version devient exclusivement associée à la boîte DSG à sept rapports. Dans cette finition FR, le look est assuré par des jantes de 17" et des projecteurs Full Led. Pas grand-chose à lui reprocher au niveau des équipements : digital cockpit, clim bi-zone, accès mains-libres c'est très complet. D'autant qu'elle arbore une nouvelle planche de bord. Il ne lui manque qu'une banquette coulissante pour être parfaite.

En fin d'année ce modèle devrait être restylé. Peut-être l'occasion pour le constructeur d'introduire de nouveaux moteurs ?

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	411 dm³
POIDS	1253 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	29,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Equipement de série
Nouvelle planche de bord

- Pas de banquette coulissante

Arona 1.0 TSI 115 DSG7 Copa

Un trois cylindres alerte

Avec son format de poche (4,16 m), l'agilité est un point fort de l'Arona. Ses courtes dimensions ne le rendent pas peu accueillant pour autant. Il offre d'ailleurs plus d'espace à l'arrière qu'un Peugeot 2008. En finition Copa, tout est là ou presque, on peut regretter l'absence d'alerte de franchissement de ligne, mais l'équipement est très complet (projecteurs full LED, caméra de recul…). De quoi voyager sereinement, d'autant que le 3 cylindres de 115 ch est plutôt sobre, 7 l 100/km sur autoroute et très performant. La boîte DSG7 est convaincante, mais quelques à-coups à basse vitesse et en manœuvres sont possibles.

La contenance de coffre mesurée par notre laboratoire est quasi identique à celle de son rival français le Peugeot 2008.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28140 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km + 360 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	115 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	411 dm³**
POIDS	1235 kg
L x l x h (en m)	4,16 x 1,78 x 1,54
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	10s8
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Moteur dynamique
Gabarit agréable
Equipement convaincant

Boîte un peu brutale en manœuvres

Ateca 1.5 TSI 150 DSG7 FR

Au goût du jour

L'Ateca a subi un petit lifting il y a 5 ans, un prochain arrive en fin d'année. Sa calandre prend les contours de celle de son grand frère le Tarraco qui a disparu du catalogue. Dans cette finition "FR", elle est aussi spécifique avec un contour gris que l'on retrouve sur les coques de rétroviseurs. Si l'habitabilité et le volume de coffre sont des atouts majeurs de l'Ateca, on déplore l'absence d'une banquette coulissante présente chez ses rivaux. Le châssis sécurisant s'accorde avec l'agrément que procure ce bloc de 150 ch. Capable de couper deux de ses 4 cylindres lorsque les conditions le permettent, la consommation est maîtrisée.

La boîte DSG à sept rapports est douce et réactive. Elle convient très bien au 1.5 TSI de 150 ch.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43910 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2049 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	515 dm³
POIDS	1432 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	31,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Moteur efficient
Habitabilité

Tarif
Malus

Ateca 1.0 TSI 115 Copa

Le bon allié

Ce 3 cylindres 1.0 l voit sa puissance passer de 110 à 115 ch. Ce moteur reste souple et silencieux, mais il n'échappe pas cette année à un malus de plus de 1100 € ! Le bloc, uniquement disponible en boîte mécanique à 6 rapports, n'est pas gourmand en carburant. Le constructeur annonce 6.1 l / 100 km de moyenne. Ainsi motorisé, seuls deux niveaux de finition sont compatibles : Edition et Copa. Seule la seconde citée peut bénéficier en option du toit ouvrant panoramique. Mais il faut alors encore débourser 1215€.

Cet Ateca dans sa version 115 ch est le seul de la gamme à utiliser le moteur 1.0. Il n'est disponible qu'avec une boîte mécanique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33955 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	137 g/km + 1172 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	115 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	515 dm³**
POIDS	1341 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	11s3
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Mécanique douce et silencieuse
Consommation

Malus
Pack d'aides en option

Ateca 2.0 TDI 150 DSG7 FR

DSG7 sinon rien !

Sur l'Ateca, ce 2.0 TDI de 150 ch est associé obligatoirement avec la boîte automatique DSG7. La transmission mécanique disparue du catalogue limitait la consommation, mais avec 6.4 l / 100 km en moyenne, cette version offre plus de 750 km d'autonomie. Les gros rouleurs apprécieront l'agrément de ce moteur TDI, un peu moins ses vocalises à l'accélération. A bord, les occupants bénéficient d'un ensemble spacieux, bien fini et confortable, même si les jantes de 18" provoquent quelques trépidations à basse vitesse. Enfin si certaines aides à la conduite sont disponibles de série d'autres ne sont accessibles qu'en option.

La version quatre roues motrices 2.0 TDI 150 a disparu du catalogue. Idem pour la boîte de vitesses mécanique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47910 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	515 dm³
POIDS	1560 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,62
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Sobriété
Agrément mécanique
Espace à bord

Tarif élevé

SERES

La marque Sino-Américaine, peine à se faire une place sur notre marché. Son crossover 3 déjà commercialisé devait rapidement être rejoint par des modèles luxueux aux autonomies électriques inédites. On attend toujours.

Seres
161, Route de Labège
31400 Toulouse
Tél : 05 31 61 45 01
www.seres-france.fr

SKODA

Skoda ne ralentit pas ! Après les restylages de l'Octavia, du Kodiaq et de la Superb, la marque met à jour son Enyaq. Mais la grande nouveauté est l'arrivée de l'Elroq, son deuxième modèle 100 % électrique. Un SUV compact, qui confirme l'engagement de Skoda dans l'électrification.

Škoda France – Groupe Volkswagen
11, avenue de Boursonne
02600 Villers-Cotterêts
Tél : 03 23 73 80 80
www.skoda.fr

3 53,7 kWh Luxe

Proposition intéressante

Nouvel acteur chinois sur notre marché, Seres pour le moment souffre d'un manque d'image.

Premier modèle Seres distribué en Europe, le 3 est un crossover compact (4,39 m de long) 100% électrique. Si son amortissement souple garantit un bon niveau de confort, la direction floue et les pneus M+S (de série) n'en font pas un modèle de dynamisme. Toutefois, son comportement est rassurant. Spacieux et correctement équipé dans ce haut de gamme Luxe, le Seres 3 se montre aussi tonique. Et surtout, sa batterie de 53,7 kWh lui permet d'assurer près de 300 km d'autonomie moyenne (et jusqu'à 320 km en ville). Et le "plein" peut se faire en 30 mn sur une borne rapide (70 kW maximum).

+ Autonomie
Places AR
Reprises

- Réseau / image

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32 990 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	163 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	225/55 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 53,7 kWh
COFFRE	393 dm³
POIDS	1708 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,9 s
TEMPS DE CHARGE	9h (7,4kW) 17h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Fabia 1.0 MPI 80 Active

Très ambitieuse

Grâce à la hausse de ses mensurations, la citadine se révèle accueillante envers ses passagers.

Les fans de la précédente Fabia ne seront pas dépaysés par le style de cette nouvelle génération. Un peu plus profilée, la Fabia se caractérise par une ceinture de caisse plus haute et une surface vitrée plus réduite. Mais surtout, elle s'allonge de 11 cm. Un véritable gouffre ! De ce fait, la Fabia devient même la plus grande citadine du marché. Uniquement disponible en essence, la tchèque laisse le choix entre quatre moteurs (de 80 à 150 ch) dont le trois cylindres atmosphérique 1.0 MPI de 80 ch, ici à l'essai. Avec ses 93 Nm de couple et ses capacités de relances limitées, ce moteur n'incite pas à voyager...

+ Habitabilité
Dotation riche

- Moteur un peu mou
Surface vitrée réduite

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20 530 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	117 g/km + **150 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	80 ch à 6 300 tr/mn
Couple	93 Nm à 3700 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	358 dm³
POIDS	1111 kg
L x l x h (en m)	4,11 x 1,78 x 1,46
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	36,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	18,2/25,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Fabia 1.0 TSI 95 Monte Carlo

Tout d'une grande

Avec son design à la fois élégant et attrayant, la nouvelle Fabia devrait à coup sûr augmenter son pouvoir de séduction. D'autre part, à l'intérieur, on n'est pas loin de la révolution! L'habitacle gagne nettement en modernité avec l'intégration d'une instrumentation numérique de 10,25" (26 cm) livrée de série sur la finition Monte Carlo. Outre la jolie présentation, on profite d'une qualité des assemblages très correcte. De son côté, le TSI 95, augmente d'un cran les prestations face au 1.0 MPI 80. Lors des dépassements ou dans les relances en côte, la présence du turbo y contribue beaucoup.

Le châssis de la Fabia n'est pas un exemple de précision sur les petites routes. On apprécie cependant la douceur des suspensions.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 900 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	116 g/km + 125 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5000 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	358 dm³
POIDS	1 146 kg
L x l x h (en m)	4,11 x 1,78 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	32,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	10,2/15,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Equipement moderne
Présentation séduisante
Moteur suffisant

Manque de dynamisme

Fabia 1.5 TSI 150 DSG7 Monte Carlo

La petite GTI

En version haut de gamme, la Fabia embarque le vaillant 1.0 TSI 150 mais il impose la DSG7, comme sur le TSI 110. C'est la première fois que la Fabia profite d'un quatre cylindres! Ainsi motorisée, la Skoda assure des performances dignes d'une GTI (0 à 100 km/h en 8s4). Avec ses 250 Nm de couple disponibles dès 1 500 tr/mn, le 1.5 offre une belle plage d'utilisation. Cependant comme sur la version 116 ch, on retrouve les petits à-coups assez désagréables à faible allure. Hormis la version Sélection, cette mécanique peut être associée à la célèbre superbe finition Monte-Carlo. Mais depuis cette année, le tarif s'envole à plus de 30 000 €...

Reconnaissable au premier coup d'oeil, la jolie finition Monte Carlo dispose d'un kit carrosserie spécifique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 090 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km + 330 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	358 dm³
POIDS	1 240 kg
L x l x h (en m)	4,13 x 1,78 x 1,46
VITESSE MAXI	225 km/h*
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Moteur vigoureux
Look sportif
Finition Monte Carlo

Plus de 30 000 €

Fabia 1.0 TSI 116 DSG7 Sélection

La polyvalence en prime

Avec ses 4,11 m de long, la Fabia pourrait presque jouer sur le segment supérieur des berlines compactes. Par ailleurs, elle n'a rien à leur envier côté habitabilité et dotation. Qui plus est, ce quatrième opus peut profiter de moteurs puissants à l'image du TSI 116, obligatoirement associé à la boîte DSG7. Ce trois cylindres est un modèle de polyvalence mais les petits à-coups à bas régime générés par la boîte pénalisent l'agrément en ville. Sur la route, la citadine se révèle sécurisante et offre un niveau de confort acceptable mais ses suspensions un peu trop souples ont tendance à générer des mouvements de caisse désagréables.

A l'image d'une bonne berline, la modernité s'invite à bord de la Fabia.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 440 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 190 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	358 dm³**
POIDS	1204 kg
L x l x h (en m)	4,11 x 1,78 x 1,46
VITESSE MAXI	208 km/h
0 à 100 km/h	9s7
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

TSI 116 polyvalent
Equipement complet

Mouvements de caisse
A-coups de la DSG7

Scala 1.0 TSI 116 DSG7 Sélection

Décomplexée

Hélas, la Skoda Scala peine à trouver sa clientèle. Quel dommage pour cette berline compacte tout juste restylée et qui ne manque pas d'arguments pour affronter les ténors de la catégorie. Cela commence par son tarif intéressant. En finition Sélection, la Scala et son bloc essence TSI 116 associé à la boîte DSG7 émarge à 31 120 €. D'autant que le 1.0 TSI n'a rien perdu de sa souplesse et de sa discrétion. C'est tout simplement le trois cylindres le plus convaincant du marché. Cependant, si la boîte DSG se montre réactive, elle émet quelques à coups désagréables en ville.

Notez les subtiles retouches au niveau de la calandre, des boucliers et des optiques à LED.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 120 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5 500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/50 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	450 dm³
POIDS	1 250 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,48
VITESSE MAXI	197 km/h
1 000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Prix / prestations
Habitabilité

Agrément de la DSG en ville
Compacte méconnue à tort...

Scala 1.5 TSI 150 DSG7 Monte Carlo

Alternative plausible

Armée d'une superbe finition Monte Carlo et d'un convaincant 1.5 TSI 150 associé à la boîte DSG7, la Scala n'a vraiment pas à rougir face à certaines stars du segment. Alors, oui, la Tchèque ne profite pas de la même base technique que la VW Golf et ne s'avère pas aussi agile et fun à conduire, néanmoins son comportement sécurisant séduit. A la fois puissant et sobre, le 1.5 TSI 150 qui oeuvre sur bon nombre de modèles du groupe Volkswagen est une totale réussite. Une fois à l'intérieur, le charme opère. En plus d'une qualité de fabrication exemplaire, la Skoda dispose d'une dotation riche et moderne, à l'image des compteurs numériques de 10".

Une fois à bord, l'habitabilité, la présentation et la qualité de fabrication séduisent.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	38180 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/50 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	432 dm³
POIDS	1308 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,80 x 1,48
VITESSE MAXI	214 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Moteur agréable et sobre
Ambiance intérieure

Plaisir de conduite
Manque d'agilité dans les

Outre les petites évolutions, c'est surtout l'occasion pour Skoda de refaire parler de cette berline trop méconnue.

Octavia 1.5 TSI 116 Sélection

L'achat malin

Avec ses optiques, sa calandre et ses boudiers retravaillés, l'Octavia gagne en agressivité.

Tout comme la Scala et le Kamiq, l'Octavia profite elle aussi d'un petit remodelage. Désormais, la gamme s'articule autour des deux finitions Sélection et Sportline. En version d'entrée de gamme, vous profiterez du dernier 1.5 TSI essence de 116 ch. Ce dernier peut manquer un peu de tonus lorsque l'on voyage à plusieurs et coffre chargé mais malgré tout, ce bloc essence fait bien le job. Par ailleurs, il modère sa consommation (5,3 l/100 km). L'autre atout de cette Octavia Sélection concerne sa belle habitabilité. En revanche, les fortes augmentations de tarifs ont mis à mal son excellent rapport prix/équipement !

Consommation
Grand coffre

Moteur juste dans les relances
Rapport prix/prestations en baisse

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30760 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km + 210 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	635 dm³**
POIDS	1276 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	10s4
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Octavia 1.5 TSI 116 Hybrid DSG7 Sélection

La berline parfaite

Avec ses faux airs d'Audi A4, l'Octavia séduit par ses lignes affûtées. Au volant, elle impressionne par sa douceur de conduite.

Au sein de la gamme Skoda, c'est bien l'Octavia qui réalise les meilleures ventes devant tous les SUV (Kamiq, Karoq et Kodiak). Et pour rester au top de sa forme, la berline est récemment passée par la case restylage. Très élégante et agressive grâce à sa ligne affûtée, ses arêtes saillantes et sa jolie calandre, l'Octavia affiche même des faux airs d'Audi A4. De plus, la berline a récemment moderniser ses moteurs, à l'image du 1.5 TSI micro-hybride de 116 ch. Aussi sobre qu'un trois cylindres, ce bloc assure des performances intéressantes tout en consommant 5 l/100 km de moyenne. Et quelle douceur de conduite !

Consommation modérée
Douceur de conduite
Présentation/finition

Hausse des tarifs

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35380 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	113 g/km + 50 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	581 dm³**
POIDS	1310 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	10s6
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Octavia 1.5 TSI 150 Hybrid DSG7 Sportline

Association pertinente

La géniale et très pratique berline tchèque se dote de la toute nouvelle motorisation micro-hybride de 150 ch. Cette mécanique s'appuie sur le fameux 1.5 turbo-essence, sauf qu'il est ici secondé par un petit moteur électrique. Ce dernier vient épauler le quatre cylindres à basse vitesse ou lors des accélérations. Le but étant d'apporter un petit gain de puissance, tout en abaissant la conso. D'ailleurs, à ce chapitre, la Skoda réclame en moyenne 6,8 l/100 km. Pas mal pour une berline essence. A noter que c'est la fameuse boîte DSG7 qui est chargée d'orchestrer tout ce petit monde. De ce fait, l'agrément de conduite apparaît à la fois doux et agréable.

La présence du grand écran tactile de 10" permet de gérer la plupart des fonctions de la berline.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 480 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	112 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	635 dm³
POIDS	1382 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	212 km/h
1000 m D. A.	30,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Conso avantageuse
Agrément de la mécanique
Equipement en Sportline

Prix

La présence de la technologie micro-hybride permet de limiter les rejets en CO_2. Ainsi, cette Octavia échappe au malus.

Octavia 2.0 TSI 265 DSG7 RS

La GTI des pères de famille

Pour les fans de sport, Skoda propose une Octavia badgée RS. Cette dernière dispose du fameux quatre cylindres 2.0 TSI boosté ici à 265 ch (soit autant que la toute dernière Golf 8 GTI) associé à la DSG7. L'ensemble régale par sa fluidité et sa réactivité. Et comme cette déclinaison modère son poids (1 520 kg) par rapport à la précédente version PHEV, cela se ressent forcément sur l'agilité et les sensations au volant. Disons que l'on prend davantage de plaisir à enrouler les virages. Et avec un 0 à 100 km/h en 6s7, les accélérations demeurent appréciables. Attention néanmoins au tarif qui risque de s'envoler.

L'Octavia RS se distingue bien évidemment par son look très prononcé.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 310 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	154 g/km + 4026 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm³
Puissance	265 ch à 5250 tr/mn
Couple	370 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	581 dm³**
POIDS	1520 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,83 x 1,46
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	6s7
CONSOMMATION MIXTE	6,8 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Confort de suspension
Berline agile
Ensemble moteur / boîte

Look

Octavia 2.0 TDI 150 DSG7 Sélection

Nouvelles ambitions

Avec sa ligne très séduisante, cette dernière génération d'Octavia monte en gamme. Pour s'en rendre compte, il suffit de s'installer à bord. On découvre alors une planche de bord complètement métamorphosée. Moderne, cette dernière soigne également la qualité des assemblages. Les ajustements sont impeccables. Certes, l'Octavia manque un peu d'agilité dans les virages mais elle donne cette agréable sensation de pouvoir enchaîner les kilomètres sans fatiguer. La direction est douce et les suspensions (très souples) assurent un certain confort. Par ailleurs, le 2.0 TDI 150 fait preuve d'une extrême sobriété (4,6 l / 100 km).

L'octavia restylée se modernise à bord et présente une habitabilité arrière royale et un coffre gigantesque facile à charger.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37 330 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	117 g/km + 150 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	581 dm³**
POIDS	1 390 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	229 km/h
0 à 100 km/h	8s5
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

4,5 l / 100 km en usage mixte
Présentation soignée

Berline peu dynamique
Suspensions un peu trop souples

Octavia Combi 1.5 TSI 150 Hybrid DSG7 Sportline

Un très bon choix

Très plébiscitée en version Combi (break), l'Octavia séduit par son sens de l'hospitalité. Ses places arrière généreuses et son grand coffre séduiront à-coups sûr les pères de famille. Pour bien faire, optez pour le réçent 1.5 TSI 150 doté d'un système micro-hybride 48 V. Plaisant et performant, ce dernier se révèle très à l'aise sur les autoroutes. Mais sa souplesse à basse vitesse (250 Nm à 1 500 tr / mn) est également un plus pour ceux qui roulent de temps en temps en ville. Et grâce à son modeste système électrique, cette Octavia Combi boit en moyenne 6,1 l / 100 km (selon nos mesures).

L'Octavia s'offre le 1.5 TSI 150 Hybrid. Ce dernier impose la boite DSG7 mais l'ensemble ne se montre pas trop gourmand.

Les chiffres

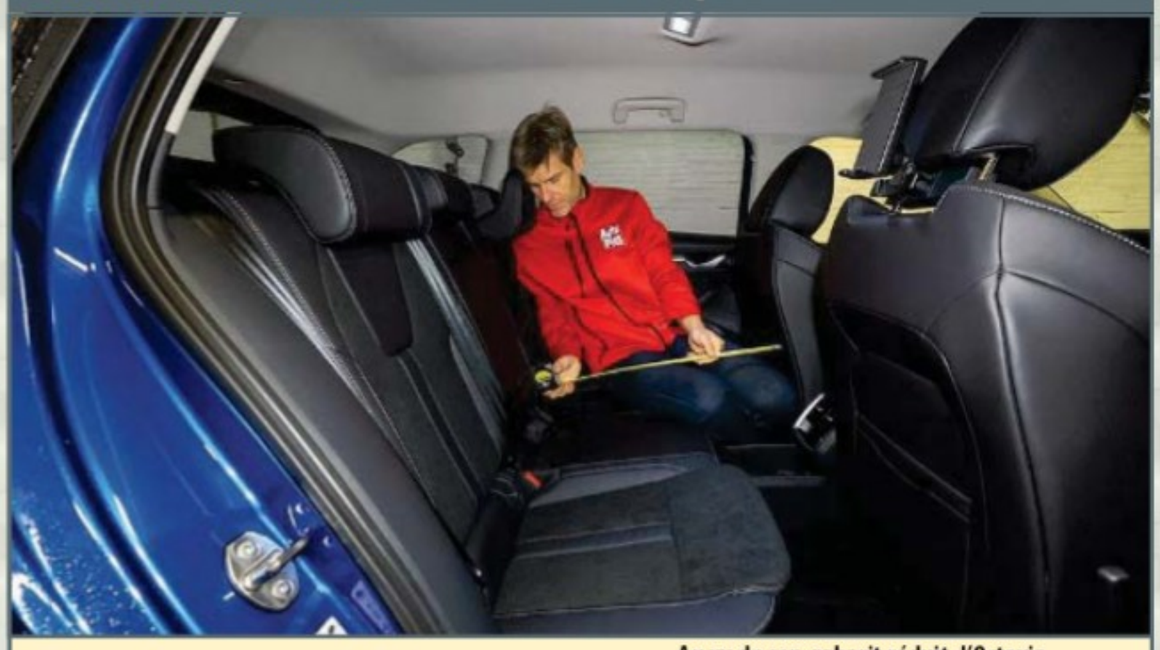
PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 750 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	115 g/km + 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	653 dm³
POIDS	1360 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	214 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur polyvalent
Conso acceptable
Habitabilité

- Choix des finitions

Octavia Combi 2.0 TDI 150 DSG7 Sportline



Break exemplaire

Bien évidemment la version Combi profite, elle aussi du restylage. Facturée 1 100 € de plus que la berline, la Combi devrait en effet constituer le plus gros des ventes. Malgré ses 2 cm de plus en longueur par rapport à l'ancienne, la soute de l'Octavia Combi reste quasi similaire à celle de la berline (+ 18 dm³). Mais rassurez-vous, les 653 dm³ disponibles suffisent pour les départs en vacances. Très performant, le 2.0 TDI 150 couplé à la réactive boîte DSG7 séduit et grâce au couple de 360 Nm disponible à partir de 1 700 tr / mn, ce bloc étonne par ses capacités de relances. La conso ? 5,3 l / 100 km en usage mixte.

Au vu de son gabarit réduit, l'Octavia Combi offre une belle habitabilité.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 690 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 190 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3 000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1 600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	653 dm³
POIDS	1 468 kg
L x l x h (en m)	4,70 x 1,83 x 1,47
VITESSE MAXI	211 km/h
1 000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	4,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Sobriété du 2.0 TDI
Gabarit / habitabilité
Reprises efficaces

- Coffre un peu moins logeable

Superb Combi 1.5 TSI 150 Hybrid DSG7 Laurin&Klement

Tout d'une grande

Tout naturellement, la version Combi a profité, elle aussi du même restylage que la berline. C'est d'ailleurs le break qui devrait rencontrer le plus franc succès. Là aussi, les codes stylistiques ne sont pas bousculés et les mensurations XXL restent quasi identiques à la précédente (+ 4 cm en longueur). Par conséquent, le coffre de 690 dm³ s'avère toujours aussi géant et pratique à charger. Ici, la Tchèque embarque le nouveau 1.5 TSI Hybrid 150 mais ne vous fiez pas à son appellation. Il s'agit d'un simple système micro-hybride 48 V. Si la consommation ne s'envole pas trop en conduite pépère, les relances s'avèrent cependant un peu molles.

Entre la large ouverture, la profondeur de chargement et les parois carrées, le coffre de la Superb Combi reste LA référence de la catégorie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 520 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/60 R 16
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	690 dm³
POIDS	1500 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,85 x 1,49
VITESSE MAXI	222 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Habitabilité géante
Modernité à bord

- Moteur un peu mou
Confort perfectible

L'agrément routier est correct mais le 1.5 TSI manque de répondant. C'est encore plus vrai lorsqu'on voyage à plusieurs et coffre chargé.

Kamiq 1.0 TSI 95 Active

Retour aux affaires

Le Kamiq restylé devrait passer aussi inaperçu qu'avant.

Skoda possède, lui aussi son SUV citadin. Baptisé Kamiq, ce petit SUV tout juste restylé qui arbore une ligne proche d'un break rehaussé mesure 14 cm de moins que son grand frère, le Karoq. Mais grâce à un gabarit supérieur à celui de la moyenne de la catégorie, il propose un espace intérieur généreux. Plus à l'avant, la planche de bord étonne par sa présentation et sa qualité de fabrication. Sur ce plan là, le tchèque surclasse ses concurrents directs, y compris les Volkswagen, c'est dire ! De son côté, le petit 1.0 TSI 95 n'a pas à rougir. Ses prestations sont correctes et il fait preuve d'une belle sobriété.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	25 020 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5000 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	1219 kg
L x l x h (en m)	4,25 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	34,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	10,6/16,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation intérieure
Habitabilité
Trois cylindres suffisants

- Moteur creux sous 2 000 tr/mn

Kamiq 1.0 TSI 116 DSG7 Monte Carlo

SUV suréquipé

Sur cette finition haute Monte Carlo richement dotée, la dalle numérique passe de 8 à 10,2 pouces.

Si vous souhaitez un petit SUV bien construit, futé, agréable à conduire et suréquipé, jetez donc un coup d'oeil au Kamiq 1.0 TSI 116 doté de la finition Monte-Carlo et de la boîte DSG7. Cette dernière facturée 1 620 € de plus que la boîte mécanique offre une certaine douceur de conduite. On note juste un petit manque de souplesse à faible allure mais dès que la vitesse augmente, c'est mieux. D'autre part, le choix de la DSG7 n'accroît pas la conso d'une manière trop significative (6,2 l/100 km en moyenne mesurée par le labo Auto Plus). Le niveau d'équipement est tout simplement digne de celui d'une bonne berline...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35 430 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	1253 kg
L x l x h (en m)	4,25 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément mécanique
Niveau d'équipement

- A-coups en ville
Manque de souplesse à faible allure

Kamiq 1.0 TSI 116 Sélection

Le petit futé

Depuis le restylage, calandre, optiques et boucliers sont devenus un peu plus imposants.

Malgré le timide et récent ravalement de façade, le Skoda Kamiq n'ira jamais inquiéter les stars de la catégorie. Néanmoins, ce petit SUV n'a pas à rougir. En plus d'être pratique et confortable, il dispose depuis peu du convaincant 1.0 TSI 116 (110 par le passé). Et bonne nouvelle, l'agrément reste au rendez-vous. Très à l'aise en ville, ce Kamiq ne rechigne pas à prendre la poudre d'escampette. En effet, les longs trajets sur autoroute ne lui posent aucun problème, d'autant qu'il fait preuve d'une belle discrétion et d'un appétit raisonnable (6,6 l/100 km de consommation moyenne mesurée par le labo Auto Plus).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 610 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	1220 kg
L x l x h (en m)	4,25 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	8,3/11,1/15,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Prestations du TSI
Consommation
Confortable

- Tarif

Kamiq 1.5 TSI 150 DSG7 Monte Carlo

Le roi de l'homogénéité

Malgré la présence de la boîte DSG7, la consommation moyenne monte (presque) à 7 l/100 km.

Cette version enfonce le clou en termes d'agrément et de confort de conduite. L'efficace 1.5 TSI 150 est épaulé par la réactive boîte DSG7. Cet ensemble séduira également ceux qui parcourent de nombreux kilomètres en ville. Cependant, il faudra tout de même débourser 37 000 € pour cette version haut de gamme Monte Carlo. En échange, vous disposerez d'un SUV citadin looké et ultra bien équipé. Jugez plutôt, le Skoda offre de série un grand nombre d'équipements, parmi lesquels le toit ouvrant panoramique, de magnifiques sièges sport ou encore le Digital Cockpit et la lecture des panneaux.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 970 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	360 dm³
POIDS	1 300 kg
L x l x h (en m)	4,25 x 1,80 x 1,56
VITESSE MAXI	206 km/h
1 000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur/boîte séduisant
Equipement riche
Conso modérée

- Prix salé

Karoq 1.0 TSI 116 Sélection

Skoda peaufine son SUV

Rien de nouveau pour le Karoq qui avait eu droit à un léger restylage en avril 2022 avec de subtiles retouches au niveau des blocs optiques, de la calandre, du bouclier et du becquet arrière. Pour le reste, rien n'a changé, la gamme s'articule toujours autour de deux essence (116 et 150 ch) et deux blocs diesels (116 et 150 ch). Le 1.0 TSI 116 d'entrée de gamme est bourré de talent et confère au Karoq un excellent agrément. A bord, la finition de base Sélection profite désormais d'une instrumentation numérique. Hélas, tous ces petits changements ont un surcoût.

La gamme Karoq n'a pas de moteur à hybridation, même légère.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35580 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 1074 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm³**
POIDS	1351 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	190 km/h
0 à 100 km/h	11s3
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ 1.0 TSI séduisant
Dotation

- Surcoût
Evolution très sommaire

Karoq 1.5 TSI 150 DSG7 Sportline

Le plus séduisant

Pour 1 780 € en plus, le très talentueux TSI 150 s'associe à la boîte DSG7. Fidèle à elle même, cette transmission s'apprécie pour sa douceur, sa réactivité et sa bonne gestion. Elle est également un gage de sérénité supplémentaire pour ceux qui sont amenés à effectuer de nombreux kilomètres en ville ou dans les bouchons. Bonne nouvelle, la consommation reste convenable avec une moyenne de 7,9 l/ 100 km. Et si le look est une priorité, optez pour la somptueuse finition Sportline dotée d'une calandre noire, de jantes alu 18" ou encore des phares avant full leds. Mais attention au tarif qui devient salé !

En finition Sportline, le look du Karoq restylé est plus agressif avec son kit carrosserie spécifique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44200 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	140 g/km + 1504 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm³
POIDS	1427 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Look sportif
Equipement moderne
Agrément moteur / boîte

- Prix

Karoq 1.5 TSI 150 Sélection

Le plus pertinent

Le Karoq a droit au récent bloc 1.5 TSI 150. Un des meilleurs choix de moteurs du catalogue qui se distingue entre autres par sa douceur d'utilisation et ses bonnes performances. Ceux qui voyagent souvent en famille seront conquis par ce SUV compact élaboré sur la base du Volkswagen Tiguan et doté d'une bonne modularité. Côté motorisation en revanche, ce bloc n'aime pas les montées en régimes et au delà des 6 000 tr / mn, il commence à se faire un peu trop bruyant dans l'habitacle. Enfin, si le Karoq ne réalise pas des exploits en termes d'agilité, il profite de suspensions assez moelleuses.

Le moteur de 150 ch est le plus réussi de la gamme Karoq mais le malus dépasse les 1 300 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	37650 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	139 g/km + 1386 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm³
POIDS	1452 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,63
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	31,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	9,2/12,0/14,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur essence séduisant
Confort correct

- Bruyant à haut régime
Malus

Karoq 2.0 TDI 116 Sélection

Changement de cheval !

Le Karoq a échangé son bloc 1.6 TDI 116 pour un "gros" 2.0 litres de même puissance. Ce dernier impose la finition Sélection et la boîte manuelle à 6 vitesses. Cet ensemble moteur / boîte fait preuve d'une certaine aisance à très basse vitesse et ses 300 Nm de couple disponible dès les 1 600 tr / min assurent des relances appréciables. Et quelle sobriété remarquable (d'après le constructeur tchèque). En effet, le SUV réclamerait en moyenne 4,7 l / 100 km. Pas mal pour son gabarit ! Pour le reste, le Karoq s'apprécie toujours autant pour son homogénéité.

Le Karoq dispose de l'essentiel en matière d'aides à la conduite, accessibles depuis le volant ou via un menu.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39070 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	116 ch à 2750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	550/661 dm³**
POIDS	1476 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	193 km/h
0 à 100 km/h	10s6
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur agréable et coupleux
Sobriété du 2.0 TDI

- Plus de boîte DSG
Prix en hausse

Karoq 2.0 TDI 150 DSG7 4x4 Sportline

Le coffre du Karoq (de capacité variable grâce au plancher modulable) est grand.

Sur tous les fronts

Cette version associée au fameux 2.0 TDI 150 DSG7 est avant tout destinée aux "gros rouleurs" qui recherchent un bon compromis entre performance et sobriété. Ce modèle qui bénéficie de la transmission intégrale s'adapte à tous les styles de conduite et se distingue par sa belle polyvalence. Capable d'évoluer en ville aussi facilement qu'une citadine, le Karoq peut également jouer les baroudeurs de luxe, surtout dans cette livrée Sportline qui bénéficie d'un équipement ultra complet (Caméra de recul, projecteurs Full LED, régulateur de vitesse actif, sellerie cuir / alcantara, jantes 18 pouces...).

+ Ensemble moteur / boîte
Rapport prix / équipement

- Poids
Prix

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50050 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	152 g/km + 3552 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/50 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	550/661 dm³**
POIDS	1599 kg
L x l x h (en m)	4,39 x 1,85 x 1,61
VITESSE MAXI	204 km/h
0 à 100 km/h	8s7
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Kodiaq 1.5 TSI 150 Hybrid Sportline

Avec son habitabilité XXL, le Kodiaq a de quoi séduire les familles. Reste à gagner en agilité...

Taillé pour les familles

Rival des Renault Espace et Peugeot 5008, le nouveau Skoda Kodiaq mise sur le sens pratique. Moins dynamique que l'un, moins moelleux que l'autre, il séduit par son immense habitabilité, son grand coffre (jusqu'à 660 dm³), sa finition soignée et son équipement généreux : conduite semi-autonome, clim' automatique trizone, etc... En version 1.5 TSI microhybride 150 ch Sportline, il affiche toutefois un tarif assez élevé (50 730 €, hors malus), proche d'un Espace full hybrid, plus puissant et efficient. Malus inclus, l'addition grimpe, mais une remise potentielle de 7 % adoucit la facture.

+ Finition / dotation
SUV très logeable

- Agilité
Budget

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 730 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 3565 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	660/835/335 dm³
POIDS	1637 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	31,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Elroq 85 285 ch Plus

Le bon plan

Skoda muscle son offre électrique avec l'Elroq, un SUV compact plus court, moins cher que l'Enyaq, mais tout aussi ambitieux. Avec ses 440 km d'autonomie mesurés, un moteur de 286 ch et une batterie de 77 kWh (capacité nette), il combine bonnes performances et agrément de conduite. Habitable, futé dans ses rangements, bien équipé, il séduit aussi par un tarif de départ plutôt attractif (33 300 €). Seul bémol : un amortissement un peu trop ferme sur les routes dégradées. Reste que son rapport prix / prestations en fait un redoutable concurrent sur le marché. Encore une fois, Skoda frappe fort.

Malgré ses plus de 2 tonnes, les 545 Nm transmis aux roues arrière assurent des accélérations convaincantes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44430 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	470 dm³
POIDS	2104 kg
L x l x h (en m)	4,49 x 1,89 x 1,66
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Prix intéressant
Autonomie convenable
Agilité / performances

- Poids élevé

La charge rapide monte à 175 kW en pic et permet de passer de 10 à 80 % en 28 mn.

Kodiaq 2.0 TDI 150 Sélection

L'ami des familles

Le nouveau Skoda Kodiaq gagne 6 cm pour mieux choyer ses passagers, jusqu'à 7 adultes confortablement installés. Spacieux, astucieux et bien fini, il soigne également les familles grâce à son grand coffre (jusqu'à 845 dm³) et une dotation digne des meilleurs, incluant des équipements non négligeables. Sous le capot, le 2.0 TDI 150 ch se montre adapté : sobre (6,1 l / 100 km mesurés par notre labo), discret et suffisamment coupleux pour les longs trajets. Néanmoins, sur la route, le Kodiaq privilégie le confort et l'efficacité sur autoroute. Un SUV grand format pensé pour voyager loin… et en toute sérénité.

+ Insonorisation
Diesel convaincant

- Comportement
Gabarit imposant

Installés au 2e rang, les plus grands passagers pourront étendre leurs jambes encore plus qu'avant…

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 230 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 3 117 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	660/835/335 dm³
POIDS	1815 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,87 x 1,68
VITESSE MAXI	199 km/h
1000 m D. A.	32,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Enyaq 85x 286 ch Sportline

Une once de polyvalence

Voici l'Enyaq le plus sécurisant de la gamme, à savoir la version à transmission intégrale 85x de 286 ch. Ici, le moteur électrique arrière est épaulé par un second, situé sur l'essieu avant. La présence de la transmission intégrale permet de maîtriser au mieux le couple. Mais forcément, toute cette technologie augmente le poids. Ainsi, cette déclinaison ne pèse pas moins de 2 384 kg ! Cela influe forcément sur les relances mais aussi sur l'autonomie. Sur autoroute, n'espérez pas dépasser les 350 km. Enfin si l'Enyaq n'a rien d'un sportif, il maîtrise avec un certain succès les éventuelles prises de roulis.

+ Motricité
Comportement

- Poids en hausse
Autonomie sur autoroute

Pour un surcoût de 4 550 €, cet Enyaq 85x peut disposer de la luxueuse finition Sportline.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 680 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	286 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm³**
POIDS	2230 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	6s7
TEMPS DE CHARGE	28min (rapide) 7h30 (11kW)
AUTONOMIE	544 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Enyaq 85 286 ch Plus

Séduisant restylage

L'Enyaq, premier SUV électrique de Skoda, évolue avec un restylage en profondeur. Plus élégant, avec des optiques affinées et une nouvelle calandre « Crystal Face », il conserve son habitabilité généreuse et son équipement de qualité. La version mise à jour propose un intérieur raffiné, un confort renforcé, un coffre spacieux (585 à 1 710 l) et des technologies modernes, livrées de série comme la climatisation tri-zone et le régulateur de vitesse couplé à un assistant dans les embouteillages. L'autonomie grimpe à 581 km avec la batterie de 77 kWh, et l'agrément de conduite reste excellent, alliant confort, stabilité et agilité. Disponible à partir de 50 170 €, il reste compétitif face à la concurrence.

+ Autonomie confortable
Habitacle spacieux
Qualités routières

- Lourd

Le regard de l'Enyaq s'affine au profit du style et de l'efficience. Le coefficient de pénétration dans l'air a été amélioré.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 500 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm³
POIDS	2 140 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,61
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,9 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Enyaq Coupé 85x 286 ch Sportline

Un peu plus branché !

Voici l'Enyaq 85x version coupé. Sa ligne de toit profilée devrait séduire le plus grand et ce malgré sa garde au toit aux places arrière un peu moins généreuse (92 cm au lieu de 98 cm). Mais rassurez-vous, les grands adultes restent très à l'aise. Le grand coffre, lui, affiche une valeur similaire à celle du modèle classique (588 dm³). Et pour le reste, rien ne change. L'Enyaq Coupé restylé profite du même châssis et du même groupe motopropulseur que l'Enyaq. Ici, la grosse batterie de 77 kWh (capacité utile) offrirait une autonomie de 551 km mais dans la vraie vie, comptez 80 km de moins.

+ Ligne séduisante
Autonomie correcte
Habitabilité et coffre préservés

- Confort perfectible

Si cette version accepte les charges rapides jusqu'à 175 kW, le confort reste, pour sa part, perfectible.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56 430 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	286 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	588 dm³
POIDS	2 208 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,88 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	27,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 28 min (rapide)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

SMART

Si Smart ne souhaite pas communiquer sur une future #2, son prochain modèle #5 sera bien là cet été, il prendra la forme d'un SUV familial. Une gamme complétée en 2026 avec l'arrivée d'une berline compacte #4.

Smart - Mercedes-Benz France
7, avenue Nicéphore Niepce
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél : 01 30 05 80 00
www.smart.com

Smart #1 66 kWh 272 ch Premium

Nouvelle donne

Le #1 (prononcé Hashtag-One) est le premier SUV de la marque. Longue de 4,27 m et forte d'une batterie de 66 kWh, cette Smart développe pas moins de 272 ch ! Ça marche, mais le comportement routier déçoit. Les suspensions souples la rendent sensible au roulis. A bord, on retrouve l'univers Smart, bien équipé, ultra connecté via l'écran tactile de 12,8''. L'ergonomie est bien pensée et les rangements nombreux. La banquette coulissante sur 13 cm permet d'augmenter le volume de coffre. Le constructeur optimiste annonce une autonomie de 450 km, dans la "vraie vie", tablez plutôt sur 350 km.

Aspects pratiques
Equipement de série

Comportement
Confort

Cette Smart propose de série l'assistance au créneau, la conduite semi-autonome, le régulateur de vitesse... smart !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 315 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	333/445 dm³
POIDS	1 814 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	27,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
TEMPS DE CHARGE	11h (7,4 kW) 23h (secteur)

LES ÉTOILES ★★★★☆

Smart #1 66 kWh 428 ch Brabus

Course à la puissance

Cette version se distingue par des boucliers spécifiques et des bas de caisse arborant le logo Brabus. Le capot retravaillé a deux entrées d'air factices et les jantes alu ont un dessin propre à cette finition. A l'intérieur, on retrouve la touche sport avec le pédalier alu, des ceintures de sécurité de couleur rouge comme les surpiqures du tableau de bord. Le toit panoramique est de série. Cette version équipée de deux moteurs développe 428 ch et dispose de 4 roues motrices. Si les accélérations sont franches, le train avant n'est pas très incisif et la belle pèse tout de même 1900 kg.

Finition perfectible, mais équipement complet et rangements nombreux. Dommage que ce SUV ait opté pour le "tout tactile".

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 315 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	428 ch
Couple	543 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	333/445 dm³
POIDS	1955 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,83 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	24,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)

LES ÉTOILES ★★★☆☆

Performances
Equipements de série

Tarif
Poids

Avec 3'9 secondes au 0 à 100 km/h annoncées par le constructeur, cette Smart accélère plus fort qu'une Tesla Model 3 grande autonomie.

Smart #3 66 kWh 272 ch Premium

Coupé branché

Techniquement, rien ne sépare ce modèle de la première du nom l'#1. Batterie de 66 kWh et toujours 272 ch. La plateforme est commune. Cette déclinaison « coupé » de l'#1 est plus longue (+13 cm) et plus basse (-8 cm) et sa ligne est plus fluide. A bord, on retrouve l'ambiance de sa petite sœur. Planche de bord identique, à l'exception d'aérateurs centraux ronds, écran numérique de 12,8". A l'arrière malgré l'absence d'une banquette coulissante, les grands gabarits apprécieront l'espace proposé. Confortable malgré des jantes de 19" le comportement est aussi plus rigoureux grâce à des suspensions plus fermes que l'#1.

Malgré un prix inférieur à 47 000 €, cette Smart ne bénéficie pas du bonus écologique car elle est construite en Chine.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 315 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	377+ 15 dm³
POIDS	1814 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,84 x 1,56
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)

+ Comportement
+ Confort
- Volume de coffre
- Pas de bonus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Smart #3 66 kWh 428 ch Brabus

Survolté

Plus mature que sa petite sœur l'#1, cette version 4 roues motrices à la direction recalibrée et à l'amortissement piloté lui offrent un comportement bien plus abouti. De quoi profiter pleinement des deux moteurs qui développent une puissance cumulée de 428 ch. Les performances sont détonantes avec un 0 à 100 Km/h expédié en 4 secondes. En dépit des jantes de 20", le confort est au rendez-vous bien que typé ferme. L'espace à bord est conséquent, les équipements de premier ordre. Malgré une batterie de 62 kWh (capacité utile), l'autonomie déçoit, comptez 290 km de moyenne.

Comptez 30 minutes pour passer de 20 à 80% sur une borne rapide. Cela compensera un peu l'autonomie assez moyenne.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52 315 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	428 ch
Couple	543 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 66 kWh
COFFRE	377+ 15 dm³
POIDS	1951 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,85 x 1,56
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	24,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 23h (secteur)

+ Performances
+ Comportement rassurant
- Autonomie
- 2 tonnes sur la balance

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Le Smart #5 arrive !

Taille XL

Le prochain modèle de Smart prend l'aspect d'un SUV familial aux dimensions généreuses, 4,70 m de long, 1,92 m de large et 1,71 m de haut. Sa forme cubique le distinguera des versions précédentes. Avec un tel gabarit, l'#5 ("hashtag 5") devrait bénéficier d'une belle habitabilité. Côté technique, la marque reste plus discrète. Seule l'architecture de 800 V et la batterie de 100 kWh pour une autonomie maximum de 560 km ont filtré. La puissance du SUV électrique devrait s'échelonner de 340 ch à plus de 600 ch pour la version Brabus, et le premier prix est annoncé à partir de 60000 €.

La planche de bord est originale et high tech avec deux écrans de 13" dont un dédié au passager. Un standing digne du haut de gamme Smart.

Avec son gabarit, ce Smart #5 se pose en rival du Tesla Model Y.

SUBARU

En France, l'offre Subaru se limite aujourd'hui à un seul modèle : le Solterra. Né d'un partenariat avec Toyota, ce SUV 100 % électrique n'est autre que le jumeau technique du Toyota bZ4X. Mais la marque japonaise ne compte pas en rester là : un Outback équipé d'une motorisation full hybride est en préparation...

Subaru France
1, avenue du Fief
95310 Saint-Ouen-l'Aumône
Tél : 01 34 30 62 00
www.subaru.fr

SUZUKI

Suzuki s'apprête à écrire un nouveau chapitre de son histoire avec son premier modèle 100 % électrique, le eVitara. Ce nouvel exemple de la collaboration fructueuse avec Toyota doit aider la marque à poursuivre sa success-story sur le marché français.

Suzuki France – Département auto
8, avenue des Frères-Lumière
78190 Trappes Cedex
Tél : 0825 004 063
www.suzuki.fr

Solterra EV AWD 218 Comfort

Nouveau positionnement

Sportivité et performances sont les premiers mots qui viennent à l'esprit lorsqu'on évoque Subaru ! Sauf que nous sommes en 2025 et que la vision est désormais tout autre. En effet, la marque a récemment lancé son premier modèle 100 % électrique et c'est un SUV ! Fruit d'une collaboration avec Toyota, le Solterra est un clone du bZ4X. Doté de deux moteurs électriques d'une puissance de 218 ch, le groupe motopropulseur est alimenté par une batterie de 71,4 kWh. Et selon nos propres chiffres, l'autonomie plafonnerait à 330 km, ce qui est une valeur très moyenne pour cette catégorie. Pour dynamiser les ventes de son SUV, Subaru frappe fort avec une remise exceptionnelle de 10 000 €.

+ **Comportement routier**
Habitabilité convenable

- **Autonomie**
Tarif

Malgré son poids élevé (2 018 kg), le Solterra à quatre roues motrices affiche de bonnes prestations routières.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59 990 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	218 ch
Couple	336 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	2018 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	11h (7,4kW) 45h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Ignis 1.2 Dualjet 83 Hybrid Pack

Quand elle arrive en ville...

Cette mini citadine au look original dispose d'une mécanique micro-hybride 12V aboutie, qui optimise la récupération d'énergie au freinage et procure une appréciable souplesse en reprises. C'est agréable en ville, et efficace aussi sur route grâce à la puissance très correcte pour le petit gabarit de l'Ignis. En ville, son excellente maniabilité et sa faible largeur en font une bonne alternative aux références du genre, et sa consommation n'y dépasse pas 5,5 l / 100 km. Enfin, les passagers bénéficient de places arrière correctes et d'un accès aisé grâce aux portes à large ouverture.

+ **Maniabilité / gabarit**
Hybridation efficace
Equipement

- **Tarifs plus si mini**

Traitée façon micro SUV, l'Ignis est en réalité une minicitadine aboutie dont le gabarit réduit s'apprécie au quotidien.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	18 460 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	112 g/km **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1197 cm³
Puissance	83 ch à 6 000 tr/mn
Couple	107 Nm à 2 800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/60 R 16
RESERVOIR	32 litres
COFFRE	270/391 dm³
POIDS	896 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,66 x 1,61
VITESSE MAXI	145 km/h
1 000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	16,0/25,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Ignis 1.2 Dualjet Hybrid CVT Pack

Urbaine accomplie

Outre la version 4x4, l'Ignis propose aussi une boîte auto. CVT, idéale en ville.

Quitte à ne rester qu'en ville, autant que ce soit au volant d'une version à boîte auto. Le restylage de 2022 a apporté du meilleur, avec une nouvelle unité CVT, qui remplace sans regret l'ancienne boîte à la lenteur exaspérante. Si la puissance reste modeste, l'association du 4 cylindres avec la micro-hybridation améliorée augmente l'agrément à basse vitesse. Souple, réactive, silencieuse, l'Ignis devient de fait une référence en usage urbain. Les régimes élevés feront hélas trop brailler la mécanique. Enfin, les tarifs ont augmenté sensiblement, sans changement dans l'équipement.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20050 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 197 cm³
Puissance	83 ch à 6000 tr/mn
Couple	107 Nm à 2800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	175/60 R 16
RESERVOIR	32 litres
COFFRE	270/391 dm³**
POIDS	890 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,66 x 1,61
VITESSE MAXI	155 km/h
0 à 100 km/h	12s4
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Boîte auto. douce
Consommation réduite
Gabarit idéal en ville

- Prix plus élevé

Swift 1.2 Hybrid SHVS Pack

L'esprit citadin

La nouvelle Swift conserve un gabarit réduit (3,86 m) et une bouille sympathique.

Alors que la plupart de ses rivales citadines (Citroën C3, Peugeot 208, Renault Clio, Volkswagen Polo, ...) dépassent allègrement les 4 mètres, la nouvelle Suzuki Swift conserve une longueur réduite (3,86 m) qui lui permet de briller en usage urbain, d'autant que la visibilité et la maniabilité sont excellentes. En dehors des agglomérations, son efficace moteur microhybride 12V lui permet de voyager sans trop d'appréhension, tandis que la consommation s'avère contenue. A bord, on apprécie la présentation, la dotation et les interfaces modernisées (écran de 9 pouces), un peu moins les plastiques basiques ou l'exiguïté des places arrière et du coffre (rançon de son petit gabarit).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	21 290 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	98 g/km 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 197 cm³
Puissance	83 ch à 5700 tr/mn
Couple	112 Nm à 4500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	185/55 R 16
RESERVOIR	37 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	940 kg
L x l x h (en m)	3,86 x 1,74 x 1,50
VITESSE MAXI	162 km/h
1000 m D. A.	34,2 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	13,0/20,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	4,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Maniabilité / visibilité
Agrément / sobriété moteur

- Coffre exigu
Qualité plastiques

Ignis 1.2 Dualjet Hybrid AllGrip Privilège

Passe-partout

L'Ignis AllGrip est la seule minicitadine permettant de bénéficier d'une transmission intégrale, le tout à prix contenu.

Sous ses airs de micro SUV, l'Ignis est avant tout une minicitadine, qui brille par son agilité en ville. Cela dit, même sans que son châssis soit surélevé, elle propose dans sa gamme une transmission intégrale (non permanente) ce qui, depuis la disparition de la Panda 4x4, en fait le seul modèle à quatre roues motrices de ce gabarit, et à prix serré qui plus est. Une aubaine pour les routes de montagne, d'autant que son petit moteur hybride se montre volontaire et peu gourmand (sauf sur autoroute). Il faudra juste composer avec son habitabilité limitée et des suspensions un peu fermes.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	20310 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km + 125 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 197 cm³
Puissance	83 ch à 6000 tr/mn
Couple	107 Nm à 2800 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/60 R 16
RESERVOIR	30 litres
COFFRE	224/345 dm³**
POIDS	910 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,69 x 1,61
VITESSE MAXI	165 km/h
0 à 100 km/h	12s8
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ 4x4 premier prix
Equipement complet

- Garde au sol limitée
Suspensions fermes

Swace 1.8 Hybrid Pack

Unis pour la vie

Clone de la Toyota Corolla Touring Sports, la Suzuki Swace en reprend la plus modeste de ses nouvelles mécaniques hybrides.

De sa jumelle la Toyota Corolla Touring Sport, la Swace ne reprend que le plus modeste des deux moteurs. Celui-ci étant passé de 122 à 140 ch, la Suzuki suit l'évolution, héritant aussi d'une batterie de capacité supérieure. Les phases de roulage en mode électrique sont ainsi un peu plus longues. Le moteur thermique a cependant toujours tendance à donner de la voix par franche accélération. La mise à jour concerne aussi certains réglages du châssis, au profit du confort, ainsi que les écrans de la planche de bord et certaines aides à la conduite (détection des piétons et des cyclistes).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 250 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	102 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 798 cm³
Puissance	140 ch cumulés
Couple	142 Nm + 185 Nm électrique
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	592 dm³**
POIDS	1 400 kg
L x l x h (en m)	4,66 x 1,79 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	4,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation
Douceur en ville
Volume de coffre

- Agrément moteur thermique

Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid Privilège

Toujours prêt !

Concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur, le Vitara a pour lui une véritable allure de baroudeur. Il peut également séduire par son habitabilité satisfaisante et sa présentation réussie. Cette version dispose aussi d'un efficace 4 cylindres 1.4 turbo-essence épaulé d'une micro-hybridation et développant 129 ch. Doux à l'usage, il sait aussi se montrer plus dynamique, profitant d'un poids contenu. Ce qui l'aide aussi à consommer très peu pour la catégorie. Dommage, il manque d'insonorisation et d'une finition un peu plus cossue face à une concurrence très relevée dans ce segment.

Le dernier restylage en date du Vitara lui a apporté un bouclier avant très légèrement modifié.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	27240 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	119 g/km + 190 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1373 cm³
Puissance	129 ch à 5500 tr/mn
Couple	235 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	417 dm³
POIDS	1214 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,61
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	31,0 s
80 à 120 km/h (4e/5e/6e)	7,8/9,8/12,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur dynamique
Existe en 4x4 (+ 2 000 €)

- Insonorisation perfectible
Concurrence rude

Vitara 1.5 Dualjet Hybrid Privilège

Des progrès à faire !

Pour 3000 euros de plus que le Boosterjet de 129 ch, le Vitara peut s'équiper d'une mécanique Full Hybrid signée Suzuki, pour une puissance maxi combinée de 115 ch. En ville, cela fonctionne bien et le gain en consommation est probant par rapport au 1.4 Boosterjet. Mais l'écart se réduit sur route, et la tendance s'inverse sur autoroute, tandis que la boîte robotisée montre ses limites. Dommage. A bord, le principal changement concerne le coffre, amputé par la batterie. On retrouve par ailleurs un habitacle agréable à vivre et bien équipé, le tout à prix concurrentiel dans la catégorie.

Le Vitara propose une version Full Hybrid qui peut aussi recevoir la transmission intégrale.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30240 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	113 g/km + 50 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1462 cm³
Puissance	115 ch à nc tr/mn
Couple	138 + 56 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	332 dm³
POIDS	1271 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,61
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Prix/prestations
Consommation urbaine

- Coffre amputé
Agrément routier

Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid AllGrip Style

Vrai 4x4 abordable

Rare dans ce segment : pour 2000 euros de supplément, le Vitara peut recevoir une transmission intégrale, que ce soit avec son nouveau moteur 1.5 Dualjet de 115 ch ou avec le 1.4 Boosterjet de 129 ch, testé ici. Encore plus rare pour un 4x4 essence : il n'écope que d'un petit malus. Les quatre roues motrices ajoutent aux bonnes prestations routières de ce modèle de réelles capacités sur piste ou sur la neige. Quant à la dotation, elle est pléthorique en version Style. Si ce n'était la finition assez moyenne, on serait comblé, le Vitara disposant d'une belle habitabilité et d'un bon coffre.

Le Vitara est l'un des rares SUV de sa catégorie à être proposé en 4x4, capable de belles performances en tout-chemin.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30890 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1373 cm³
Puissance	129 ch à 5500 tr/mn
Couple	235 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	417 dm³**
POIDS	1281 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,78 x 1,61
VITESSE MAXI	187 km/h
0 à 100 km/h	9s8
CONSOMMATION MIXTE	6,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Comportement sécurisant
Moteur vaillant
Prix/prestations

- Finition/présentation

S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid Style

L'hybride ne fait pas tout

Comme le Vitara, le S-Cross a droit au bloc "full hybrid" signé Suzuki. Facturé 2800 euros de plus que le 1.4, il peut lui aussi être associé à une transmission intégrale (en ajoutant encore 2000 euros). Sauf qu'on perd 14 ch par rapport au bloc micro-hybride. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, ce dernier est à la fois bien plus performant et... plus sobre ! Comptez 0,2 l/100 km de plus en moyenne pour le moteur 1.5 Dualjet, malgré sa technologie hybride censément plus efficiente. Dès lors, même si l'on profite ici d'une boîte automatique à 6 rapports, le surcoût paraît injustifié.

Le 1.5 Dualjet Full Hybrid de 115 ch manque d'atouts face au 1.4 Boosterjet de 129 ch à hybridation légère.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35040 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	116 g/km + 125 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1462 cm³
Puissance	115 ch à nc tr/mn
Couple	138+56 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	358 dm³
POIDS	1314 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,79 x 1,58
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	34,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

+ Malus minimal
Boîte auto.

- Pas plus sobre
Surcoût injustifié

S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid Style

Un choix malin

Moins connu que le Vitara, le Suzuki S-Cross est un crossover qui a pourtant des arguments intéressants. Sous le capot, son petit 4 cylindres dispose d'une micro-hybridation 48V efficace, qui lui permet une belle souplesse et une consommation intéressante. Autre atout du modèle, la possibilité d'être configuré avec 4 roues motrices, pour 2000 € de plus. A bord, l'ambiance apparaît austère et un brin dépassée, même si la finition a progressé et que l'interface GPS est plutôt dans le coup. Surtout, l'habitabilité est généreuse, que ce soit aux places arrière, et le coffre s'avère pratique.

S'il n'est pas le plus sexy de sa catégorie, le Suzuki S-Cross profite d'une carrosserie bien protégée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32240 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1373 cm³
Puissance	129 ch à 5500 tr/mn
Couple	235 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	47 litres
COFFRE	430 dm³
POIDS	1242 kg
L x l x h (en m)	4,30 x 1,79 x 1,58
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	30,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	7,8/10,0/12,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Prix/équipements
Motorisation sobre
Habitacle fonctionnel

Ambiance intérieure

TESLA

Ébranlée par le contexte politique actuel, la marque traverse une période de ralentissement. Pourtant, ses modèles restent des références sur le marché, et cela ne l'empêche pas de moderniser son best-seller : le SUV compact Model Y.

Tesla Motors France
103 route de Mantes
78240 Chambourcy
Tél : 01 41 32 21 80
www.teslamotors.com

Across 2.5 Hybride Rechargeable Pack

Clone parfait

Suzuki a choisi de proposer l'Across uniquement avec l'ambitieux 4 cylindres 2.5 hybride rechargeable du Toyota RAV4, modèle dont il est le clone. La puissance maxi combinée est impressionnante (306 ch), et les performances dignes d'une GTI lorsque la batterie est chargée à bloc. Bonne nouvelle, une fois épuisés les 64 km d'autonomie électrique moyenne, la consommation en mode hybride est inversement proportionnelle aux performances, avec 6,6 l/100 km mesurés. Très proche du Toyota, l'Across vient, comme lui, de recevoir un chargeur embarqué de 6,6 kW et de nouveaux écrans.

Clone du Toyota RAV4, l'Across s'en démarque à l'extérieur avec une face avant totalement remodelée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59290 € - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	22 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	306 ch cumulés
Couple	227 Nm (+ 270 et 121 Nm élec.)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	487 dm³
POIDS	1951 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances de haute volée
Autonomie électrique

Prix très élevé
Concurrence du RAV4

Model 3 78 kWh 440 ch Grande Autonomie

Voyage au long cours

Pour 10 000 € de plus que la version de "base", Tesla propose la Grande Autonomie. Ici à l'essai, ce modèle profite de 440 ch et d'une transmission aux quatre roues pour un comportement ultra-sûr. Surtout, la batterie à la capacité très honorable de 78 kWh, lui permet de couvrir en moyenne 444 km. De quoi en faire une voyageuse hors pair. Et la Model 3 remplit d'autant mieux ses fonctions de familiale qu'elle se montre confortable, spacieuse et accueillante pour les bagages. Rappelons que depuis l'année dernière, la Tesla profite de petites retouches (optiques, qualité perçue, suppression des commodos...).

En roulant normalement et en cumulant routes de campagne, ville et autoroute, il est possible de réaliser environ 444 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49990 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	440 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 78 kWh
COFFRE	555+60 dm³
POIDS	1845 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	201 km/h
1000 m D. A.	23,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 28h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Autonomie
Confort de suspensions
Performances très correctes

Tarif élevé

Model 3 Performance 75 kWh

Charge maximale

La Model 3 Performance se distingue par un châssis renforcé, des jantes de 20 pouces, de puissants freins, une suspension active, des sièges baquets, et bien sûr, deux moteurs développant une puissance combinée de 460 ch et 740 Nm de couple. Attention toutefois : il s'agit ici de la puissance nominale. En pointe, elle atteindrait près de 550 ch ! L'ancienne version, créditée de 512 ch et déjà redoutable en performances, ne peut rivaliser avec cette nouvelle mouture, près d'une seconde plus rapide sur le 1000 m départ arrêté (22,4 s). Des accélérations dignes d'une supercar… mais qui se paient par une perte d'environ 30 km d'autonomie.

L'ergonomie de certaines commandes laisse à désirer à l'image des clignotants qui s'activent via une touche tactile située sur le volant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**57 490 €** - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	460 ch
Couple	741 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/35 R 20 - 275/30 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 79 kWh
COFFRE	555+60 dm³
POIDS	1861 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,85 x 1,43
VITESSE MAXI	262 km/h*
1000 m D. A.	22,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 7h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

Perfs de folie
Tenue de route

Confort ferme
Autonomie en baisse

Ultra puissante, cette Model 3 abat le 0 à 100 km/h en 3s8, seulement.

Model Y 79 kWh 410 ch Grande Autonomie

Désir de revanche

Si l'autonomie du Model Y d'entrée de gamme vous paraît insuffisante, Tesla propose, pour 8 000 € de plus, la version Grande Autonomie. Selon l'américain, cette déclinaison revendique un rayon d'action de 586 km. Un peu optimiste, car dans la vraie vie, il faudra tablez sur un peu moins. Une donnée somme toute assez confortable, notamment pour ceux qui roulent beaucoup. Par ailleurs, les performances délivrées par cette déclinaison de 410 ch s'annoncent canons. Tout juste restylé, le SUV expédie le 0 à 100 km/h en seulement 4s8. Seul hic : le confort de suspensions.

A bord, on retrouve avec plaisir l'imposant écran tactile à la fois lisible et facile à utiliser. De plus, l'Autopilot est de série sur tous les modèles Y.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**52 990 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	410 ch
Couple	493 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 79 kWh
COFFRE	695+105 dm³**
POIDS	1997 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
0 à 100 km/h	4s8
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 30 min (rapide)
AUTONOMIE	586 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Ambiance intérieure
Autonomie / performances

Sensation direction / freins
Raideur des amortisseurs

Cette version Grande Autonomie à transmission intégrale combine performances et motricité irréprochable.

Model Y 60 kWh 299 ch

Mise à jour vitale

Le Model Y a enfin été restylé ! L'avant évoque le pick-up Cybertruck et l'arrière se dote d'un nouveau bandeau lumineux.

Après un recul de 23 % des ventes en France en 2024, le Tesla Model Y évolue pour rester dans la course. Nouveau bouclier avant inspiré du Cybertruck, feux arrière redessinés, jantes inédites et amélioration de l'aérodynamique sont au programme. À bord : sièges repensés, éclairage d'ambiance, matériaux revus, et retour du commodo de clignotants, plus pratique que les boutons au volant. Les passagers arrière profitent d'un écran tactile, et la banquette devient rabattable électriquement. Côté autonomie, cette version de base (299 ch) peut parcourir jusqu'à 400 km, selon le constructeur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 990 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	299 ch
Couple	440 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 62 kWh
COFFRE	695+105 dm³**
POIDS	1928 kg
L x l x h (en m)	4,79 x 1,98 x 1,63
VITESSE MAXI	201 km/h
0 à 100 km/h	5s9
TEMPS DE CHARGE	5h40 (11kW) 23h (secteur)
AUTONOMIE	500 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

+ Rapport prix/prestations
Autonomie acceptable
Eligible au bonus

- Visibilité AR

Model S 97 kWh 670 ch

Sensationnelle

La Model S place la barre très haut en terme de performance.

Restylée l'an dernier, la Model S affiche une ligne toujours aussi élégante. Elle en a également profité pour affûter son aérodynamisme. A l'intérieur, la planche de bord très futuriste se veut toujours aussi épurée et se caractérise désormais par son volant digne de celui d'une voiture de course des 24h du Mans. Côté technologie, la Tesla embarque une nouvelle batterie d'une capacité de 100 kWh (!), qui lui permettrait de parcourir 634 km. Et avec ses deux moteurs électriques d'une puissance cumulée de 670 ch (et 1 050 Nm de couple), les performances s'annoncent détonantes...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	109 990 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	670 ch
Couple	1050 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 19 - 285/40 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 97 kWh
COFFRE	798 dm³
POIDS	2069 kg
L x l x h (en m)	5,03 x 1,99 x 1,44
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	3s2
TEMPS DE CHARGE	10h (11kW) 1h (charge rapide)
AUTONOMIE	634 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Plus de 650 km d'autonomie
Performance de GT
Planche de bord

- Ticket d'entrée

Model S 97 kWh 1020 ch Plaid

Berline hors-sol

Outre la capacité généreuse de la batterie de 100 kWh, la Plaid possède un groupe motopropulseur (trois moteurs électriques) de 1 020 ch qui lui permet d'expédier le 0 à 100 km/h en seulement 2s7 ! C'est tout simplement le record de notre base de mesures ! Capable de dépasser les 320 km/h sur circuit, cette Tesla dispose en outre d'une excellente autonomie lorsque l'on adopte un rythme plus cool pour rouler aux vitesses réglementaires. En moyenne 425 km (selon notre labo). Mais une fois au volant, la modestie s'impose. En effet, cette débauche de puissance réclame une certaine dextérité...

A bord, la Plaid se distingue par son volant spécifique. Hélas, ce dernier ne se révèle pas d'une grande praticité lors des manœuvres en ville.

Les chiffres (LABO Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	119990 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	1020 ch
Couple	1400 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/35 R 21 - 295/30 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 97 kWh
COFFRE	570+90 dm³
POIDS	2232 kg
L x l x h (en m)	5,03 x 1,99 x 1,44
VITESSE MAXI	322 km/h*
1000 m D. A.	18,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	1,1 s
TEMPS DE CHARGE	10h (11kW) 38h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Accélérations surréalistes
Autonomie
Rapport prix/performances

- Puissance excessive

La Model S dépasse les 1000 ch ! Elle détient le record de notre labo à l'accélération: 18s au 1000 m départ arrêté!

Model X 97 kWh 670 ch 4x4

Nouvelle technologie

Tout comme la Model S, le très original SUV Model X profite depuis peu des dernières mises à jour. Les retouches esthétiques concernent notamment le bouclier avant, le diffuseur arrière, les jantes à l'extérieur, et l'adoption du volant aviation et d'un écran positionné en mode paysage à l'intérieur. On reste toujours aussi stupéfait par l'espace disponible à l'arrière. Pour le reste, le Model X hérite du même groupe motopropulseur que celui de la Model S, à savoir deux moteurs électriques d'une puissance cumulée de 670 ch ! Inutile de vous parler des performances dignes d'une GT...

Le Model X est doté d'une batterie de nouvelle génération lui donnant une autonomie moyenne de 576 km.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**114 990 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	670 ch
Couple	1050 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/45 R 20 - 275/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 97 kWh
COFFRE	860+180 dm³
POIDS	2346 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 2,00 x 1,68
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	22,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,0 s
TEMPS DE CHARGE	35mn (rapide) 9h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performance hors-norme
Autonomie annoncée
6 places

- Hausse des tarifs

TOYOTA

Année chargée pour le constructeur japonais. Dès le printemps la Corolla Cross devrait débarquer sur nos routes. A l'automne c'est l'Urban Cruiser qui reviendra sous la forme d'un petit SUV électrique. Un futur rival de la Renault 4 E-Tech ?

TOYOTA

Toyota France
20, rue de la République
92423 Vaucresson Cedex
Tél : 01 47 10 81 00
www.toyota.fr

Model X 97 kWh 1020 ch Plaid

SUV de l'extrême

Outre la très surprenante Model S Plaid, l'atypique SUV Model X bénéficie lui aussi de la puissance complétement surréaliste de 1020 ch. Comme la berline, le SUV profite de la batterie de 97 kWh et des trois moteurs électriques (un à l'avant et deux à l'arrière). L'ensemble offre des performances dignes des meilleures hypercars de la planète (0 à 100 km/h en 3s1). Des performances quasi impossibles à tester sur route ouverte ! Mais ce Model X Plaid s'apprécie aussi pour sa belle habitabilité (6 places) et son sens pratique (coffre géant). Son prix : 124 990 € !

Ce Model X Plaid promet à ses occupants des sensations fortes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**124990 €** - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	1020 ch
Couple	1400 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/35 R 22 - 285/35 R 22
BATTERIE	Lithium-ion 97 kWh
COFFRE	790+180 dm³
POIDS	2500 kg
L x l x h (en m)	5,06 x 2,00 x 1,68
VITESSE MAXI	263 km/h
1000 m D. A.	19,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	1,3 s
TEMPS DE CHARGE	1h (rapide) 9h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ 80 à 120 km/h en 1s3
Habitabilité
430 km d'autonomie

- Pour quoi faire ?

Aygo X 1.0 VVT-i 72 Collection

Changement d'identité

Cette Aygo X utilise le châssis de la Yaris et adopte un look de mini Crossover. Sensation renforcée avec ses jantes de 18'' et ses extensions d'ailes. Pensé pour la ville le 1.0 de 72 ch vibre un peu mais s'avère suffisant. Il atteint ses limites hors agglomération. Dans cette version, la boîte manuelle à 5 rapports à l'étagement long pénalise les relances mais permet une consommation de 5.3 l/100 km en ville. A bord, les inserts de couleurs offrent un peu de gaité et participent à l'ambiance moderne et tentent de faire oublier le confort ferme. Enfin si cette Aygo X a gagné 23 cm en longueur et 12,5 cm en largeur, l'habitabilité déçoit.

Destinée à la ville, cette Aygo X mérite les 1000 € de supplément pour bénéficier de la boîte auto (CVT) gage d'agrément.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**22 500 €** - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	110 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	72 ch à 6 000 tr/mn
Couple	93 Nm à 4 400 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	175/60 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	258 dm³
POIDS	963 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,74 x 1,53
VITESSE MAXI	152 km/h
1000 m D. A.	37,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	18,4/29,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur
Gabarit en ville

- Habitabilité
Confort de suspensions

Aygo X 1.0 VVT-i 72 S-CVT Air Design

Retour en force

La nouvelle Aygo X (prononcez Cross) est réussie. Plus longue de 23 cm que sa devancière, elle apparaît pourtant bien plus dynamique esthétiquement. En revanche, bien que l'empattement augmente, les places arrière restent étroites. Mais le coffre progresse nettement (+ 63 dm³). En ville, le petit moteur 3 cylindres s'avère pétillant et son association avec la boîte CVT est plaisante. Sur route, ce binôme s'avère hélas un peu juste, même si le châssis est plutôt réussi. Enfin, dans cette finition Air Design l'équipement est pléthorique : sellerie mi-cuir, clim' auto, système multimédia.

La console centrale est singulière, avec cet "oeuf" qui abrite un écran tactile de 9" (22,8 cm) pas très intuitif.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	22 300 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	110 g/km **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	998 cm³
Puissance	72 ch à 6000 tr/mn
Couple	93 Nm à 4400 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	175/60 R 18
RESERVOIR	35 litres
COFFRE	231 dm³
POIDS	940 kg
L x l x h (en m)	3,70 x 1,74 x 1,51
VITESSE MAXI	151 km/h
0 à 100 km/h	14s8
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Look sympa
Equipement complet

- Boîte auto lente
Pas idéale pour l'autoroute

Yaris 130h Première

Plus puissante, plus chère

Grace à une nouvelle gestion de l'ensemble hybride, cette Yaris passe de 116 à 130 ch. Le couple moteur lui aussi fait un bond en passant de 141 à 185 Nm. Les montées en régime gagnent en souplesse et la boîte à variation continue se fait plus discrète. Toyota s'engage à des consos quasi identiques à la version de 116 ch, soit moins de 5 l / 100 km. Ce haut gamme est très bien équipé : régulateur de vitesse, freinage d'urgence, démarrage mains libres, un nouvel écran plus connecté et le compteur désormais numérique. Heureusement car la belle fait payer assez cher ses charmes.

Disponible sur les deux niveaux de finition supérieurs, cette hybride de 130 ch vous réclamera près de 30 000 €.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 450 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	96 g/km - **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm³
Puissance	130
Couple	120+ 185
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	1185 kg
L x l x h (en m)	3,94 x 1,75 x 1,50
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	32,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Comportement
Sobriété

- Confort
Budget en hausse

Yaris 116h Collection

Hybride attachante

Toujours fabriquée à Valenciennes, la quatrième génération de Toyota Yaris fera date. Déjà par sa ligne, bien plus séduisante que par le passé, mais également par sa motorisation hybride de 116 ch bien plus aboutie. Que ce soit en agrément, notamment en ville, et surtout en consommation, qui tombe sous les 5 l / 100 km. En finition Collection, haut de gamme, on dispose de l'affichage tête haute, de la clim' auto 2 zones, des sièges chauffants... Pour un tarif il est vrai assez élevé pour une citadine. Enfin, le confort moelleux de sa suspension, la distingue de ses principales concurrentes.

La quatrième génération de la Yaris a progressé à tous les niveaux. Agrément, confort, dotation. Un modèle réussi.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 450 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	98 g/km **0 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm³
Puissance	116 ch cumulés
Couple	120 Nm (+ 141 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	205/45 R 17
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	295 dm³
POIDS	1 162 kg
L x l x h (en m)	3,94 x 1,75 x 1,50
VITESSE MAXI	173 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	4,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Confort au quotidien
Agrément du moteur

- Tarif de premium
Contenance de coffre

Yaris GR

Missile nippon

Oubliez les Porsche et consorts... La sportive la plus enthousiasmante du moment c'est elle, la Yaris GR. Derrière ce physique mini et bodybuildé, se cache une redoutable bombinette. Le moteur ? Un 3 cylindres 1.6 turbo au rendement démentiel : 280 ch et 390 Nm de couple ! Avec un poids de seulement 1,3 tonne, les performances sont canons et la sonorité réjouissante. Et puis son empattement court lui offre une aisance incomparable sur les routes sinueuses où sa motricité fait d'ailleurs référence grâce à sa transmission intégrale. Si le tarif est élevé dans l'absolu, la concurrence est écrasée.

Si vous appréciez le sport, vous allez être servis : la Toyota Yaris GR est une vraie petite bombe !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 600 € - 17 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	197 g/km **+ 70 000 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1618 cm³
Puissance	280 ch à 6 500 tr/mn
Couple	390 Nm à 3 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	198 dm³**
POIDS	1 355 kg
L x l x h (en m)	4,00 x 1,81 x 1,46
VITESSE MAXI	230 km/h
0 à 100 km/h	5s2
CONSOMMATION MIXTE	8,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Plaisir d'antan
Comportement ludique

- Quid de la fiabilité ?
Malus démesuré

Yaris Cross Hybride 116 Design

Original, pas gourmand

Vous aimez la Yaris, vous aimerez encore plus cette déclinaison Cross. Ce SUV urbain affiche une ligne singulière et robuste, un peu à contre-courant de ce que propose la concurrence. A bord, le traitement est plus consensuel et identique à celui de la Yaris, mais on remarque l'intégration d'une instrumentation numérique. En revanche, l'espace intérieur s'avère assez étriqué. Mais le coffre, avec 436 dm³, est très généreux. Sous le capot, c'est le moteur de la Yaris Hybride qui rempile. Un peu juste en performances, il est en revanche très sobre. En version Design, l'équipement est au top.

A l'instar de la citadine Yaris, cette déclinaison Cross est elle aussi fabriquée en France.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	30 800 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	102 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 490 cm³
Puissance	116 ch à nc tr/mn
Couple	141 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	436 dm³
POIDS	1 242 kg
L x l x h (en m)	4,18 x 1,77 x 1,60
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Offre originale sur le segment
Coffre volumineux

- Reprises moyennes
Le prix n'est pas bradé

Yaris Cross Hybride 130 AWD Première

Montée en puissance

Ils ne sont pas légion les SUV citadins disponibles en 4x4. C'est le cas de ce Yaris Cross qui subit un mini restylage. La transmission intégrale vous coûtera, à finition équivalente, 2000 € de plus que la version 4x2. Du côté de la motorisation, le nouveau bloc hybride de 130 ch est l'unique offre dans cette configuration. Bien pour les performances, un peu moins pour le budget. Il faut quand même nuancer car cette nouvelle finition Première offre de série un équipement très complet écran multimédia 12,3 pouces, pare-brise chauffant, toit panoramique. Enfin, le confort progresse !

Dans cette finition haut de gamme "Première", la Yaris Cross bénéficie d'une peinture biton.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 300 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	116 g/km + 125 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm³
Puissance	130
Couple	185
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	368 dm³**
POIDS	1 349 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,77 x 1,60
VITESSE MAXI	163 km/h
0 à 100 km/h	11s4
CONSOMMATION MIXTE	5,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur plus discret
Présentation / équipement

- Tarif élevé
Coffre plus petit (4x4)

Yaris Cross Hybride 130 Premières

Plus de puissance

Comme pour la berline, la Yaris Cross reçoit la nouvelle motorisation Hybride de 130 ch. Avec l'évolution du couple moteur les accélérations évoluent sans non plus révolutionner l'ensemble. On parle ici d'une demi-seconde de gagnée sur un 0 à 100 km / h. En revanche le travail sur l'insonorisation est lui très perceptible, le trois cylindres de ce SUV citadin se fait bien plus discret, sur autoroute notamment. Il est discret également à la pompe avec une conso moyenne inférieure à 6 l / 100 km. Le constructeur évoque un travail sur le confort de suspensions, cela reste tout de même encore un peu ferme à basse vitesse.

Plus lisible avec sa dalle de 10,5" (dès Design) et plus réactive, la nouvelle tablette souffre encore d'une ergonomie peu intuitive.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36 300 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km - 0 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne + élec., 12S
Cylindrée	1 490 cm³
Puissance	130
Couple	185
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto.
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	36 litres
COFFRE	436 dm³
POIDS	1260 kg
L x l x h (en m)	4,20 x 1,77 x 1,60
VITESSE MAXI	165 km/h
1000 m D. A.	33,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Consommation maîtrisée
Polyvalence accrue

- Budget
Confort de suspensions

Corolla 1.8 e-CVT 140 Collection

L'hybride progresse

Après six ans cette Corolla passe par la case « restylage ». Les puristes observeront une nouvelle grille de calandre, de nouvelles jantes et une signature lumineuse revue. A bord, la japonaise prend soin de ses occupants sur cette finition haut de gamme, sellerie mi-cuir, aérateurs aux places arrière. Mais à l'avant des rangements plus vastes seraient les bienvenus. Bon point en technique, le bloc voit sa puissance passer de 122 à 140 ch. Au volant c'est sensible et les relances sont plus dynamiques même si l'effet variateur de la boîte CVT est encore présent. A titre de comparaison la dernière Honda Civic s'en sort mieux.

Cette Corolla est la première Toyota à recevoir la cinquième génération du système hybride maison.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 750 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	106 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm³
Puissance	140 ch à nc tr/mn
Couple	142+185 Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	365 dm³
POIDS	1423 kg
L x l x h (en m)	4,37 x 1,79 x 1,46
VITESSE MAXI	167 km/h
1 000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Douceur à l'usage
Consommation

- Bruit moteur
Peu de rangements

Corolla Touring Sports 1.8 e-CVT 140 GR Sport

Evolution de l'espèce

Même en finition GR Sport avec ses jantes de 18", le confort de cette Corolla progresse.

Comme la berline, la Corolla Touring Sports est déclinée en deux motorisations hybrides 140 et 196 ch. Ce premier niveau de puissance à gagné 18 ch. C'est avant tout le bloc électrique qui passe de 72 à 95 ch qui voit son couple évoluer et la capacité de la batterie s'accroitre. A l'usage les phases électriques sont bien plus nombreuses et cela participe à l'appétit de moineau de cette version. En revanche, à l'occasion d'accélérations vives, le moteur thermique reste encore trop sonore. On se console avec le volume de chargement très conséquent (592 dm³). On apprécie aussi le comportement rassurant et le confort des suspensions.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39250 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	107 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1798 cm³
Puissance	140 ch cumulés
Couple	142 Nm + 185 Nm électriques
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	592 dm³**
POIDS	1400 kg
L x l x h (en m)	4,65 x 1,79 x 1,46
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	9s4
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Sobriété à l'usage
Comportement
Volume coffre

- Sonorité moteur dans les tours

GR Supra 2.0 258 ch

Plus ludique

Impossible ou presque de différencier les versions 4 et 6 cylindres. Qu'importe car c'est un coupé réussi...

Comment ? Ce coupé aux lignes si évocatrices n'abrite qu'un "vulgaire" 4 cylindres. Et pourtant, ce moteur d'origine BMW affiche de belles caractéristiques. Et si la sonorité n'est pas au niveau de celle d'un 6 cylindres, les performances sont déjà excellentes. Mieux, avec quelques dizaines de kilos en moins sur le train avant que la version dotée du moteur 3.0, l'équilibre est encore meilleur, et le pilote prend davantage de plaisir sur circuit. A bord, la parenté avec BMW est évidente, mais la présentation est flatteuse, et l'équipement déjà très complet (affichage tête haute, audio JBL, chargeur à induction...).

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	64100 € - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	161 g/km + 6126 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1998 cm³
Puissance	258 ch à 6500 tr/mn
Couple	400 Nm à 1550 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/40 R 18
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	310 dm³**
POIDS	1395 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s2
CONSOMMATION MIXTE	7,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Très belles performances
Équilibre parfait

- Tarif
Sonorité

Prius Hybride Rechargeable 223 ch Design

Toujours efficiente

Pour sa Prius, Toyota annonce une autonomie en "pure" électrique d'environ 70 km.

La Prius V opte (enfin) pour un style plus clivant que perturbant. Cette version rechargeable reçoit un bloc 2.0 de 152 ch, associé à un moteur électrique de 163 ch. La conduite est plus agréable et les démarrages sont vifs. La transmission à variation continue emballe toujours le moteur lors de franches accélérations, mais heureusement moins bruyamment qu'avant. Cette Prius fait la part belle au confort. L'amortissement est douillet, mais les grands gabarits trouveront l'accessibilité arrière décevante comme la garde au toit. Et le coffre est plus petit que celui d'une citadine Yaris hybride !

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	45900 € - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	16 g/km - 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	223 ch cumulés
Couple	190 + 208 élec.
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	195/50 R 19
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1588 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,79 x 1,42
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Moteur / agrément
Ligne enfin sympa

- Habitabilté
Volume coffre

GR Supra 3.0 340 ch

Une si longue attente

Sous le capot de cette Toyota GR Supra se cache le six cylindres BMW de la Z4 qui développe 340 ch.

Après 17 ans, la Supra est de retour chez Toyota. Cette auto est issue d'une coopération entre la marque japonaise et le constructeur allemand BMW. Chez ce dernier on a droit à la Z4, chez Toyota à la Supra. Cela se constate à bord puisque l'ensemble de l'équipement, malgré la présence du logo Toyota sur le volant est typé Z4, mais aussi parce que la direction n'est pas assez informative et la pédale de frein un peu spongieuse. Malgré cela, la GR Supra se montre convaincante sur la route, s'inscrit bien dans les virages et son comportement peut devenir joueur si on la brusque un peu.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	75600 € - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	183 g/km + 40468 €
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	340 ch à 5000 tr/mn
Couple	500 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/35 R 19 - 275/35 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1521 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	24,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Style très réussi
Moteur puissant et musical

- Direction peu informative
Malus repoussant

GR Supra 3.0 340 ch Pack Premium

Opération séduction

Toujours équipé du six cylindres 3.0 l turbo de 340 ch, Toyota avec l'aide du spécialiste ZF propose cette version de Supra avec une inédite boîte mécanique à 6 rapports. Si la planche de bord à été redessinée afin de pouvoir implanter le levier de vitesses, les ingénieurs ont aussi recalibré l'assistance de direction et amélioré le système de freinage. On regrette la trop longue course d'embrayage, mais c'est vite oublier tant la gestion du système de talon-pointe automatique est pertinente. De quoi profiter sans retenue de ce 3.0 l d'origine BMW. Enfin après s'être acquitté d'un chèque conséquent et d'un malus effrayant.

+ **Sensations moteur**
Toyota a osé la boîte mecanique

- **Tarif**
Malus maxi

Pour éviter un blocage du train arrière, un système "talon-pointe" automatique envoie un coup de gaz à chaque rapport.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**79 300 €** - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	203 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	6 cyl. en ligne, 24S
Cylindrée	2998 cm³
Puissance	340 ch à 5000 tr/mn
Couple	500 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	255/35 R 19 - 275/35 R 19
RESERVOIR	52 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1510 kg
L x l x h (en m)	4,38 x 1,86 x 1,30
VITESSE MAXI	250 km/h
1000 m D. A.	24,1 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	3,5/3,8/5,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Mirai Hydrogène Executive

L'avenir lointain

Toyota croit beaucoup à l'hydrogène et présente aujourd'hui la nouvelle génération de sa berline Mirai. Esthétiquement, ce nouvel opus ne manque pas d'attraits. Cette propulsion offre aussi un réel confort à l'usage. Son moteur électrique est suffisamment performant, et son autonomie annoncée dépasse les 600 km. Mieux, la recharge en hydrogène n'est l'affaire que de quelques minutes. La voiture idéale ? Pas tout à fait. Déjà, son tarif est astronomique. Et puis, les stations compatibles sont très rares (quelques dizaines dans l'Hexagone). Enfin, cette grande routière possède un coffre de citadine !

+ **Progrès sensibles**
Douceur de conduite

- **Peu de stations hydrogène**
Coût élevé

Avec son look de coupé 4 portes, difficile de deviner que cette grande routière carbure à l'hydrogène.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**79250 €** - 4 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone à aimant permanent
Puissance	182 ch
Couple	300 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/45 R 20
BATTERIE	Pile à combustible kWh
COFFRE	321 dm³
POIDS	1920 kg
L x l x h (en m)	4,98 x 1,89 x 1,48
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	9s2
TEMPS DE CHARGE	5 mn
AUTONOMIE	650 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Camry Hybride 218 ch Lounge

Berline américaine

Plutôt discrète chez les particuliers, mais appréciée des artisans taxis, la Toyota Camry huitième génération qui avait fait son retour en Europe en 2019 bénéficie de quelques retouches esthétiques, mais surtout technologiques. Equipée de série de la panoplie de sécurité active Toyota Safety Sense, la Camry s'enrichit aujourd'hui de la conduite autonome améliorée (jusqu'à 180 km/h), de la détection de véhicules arrivant en sens inverse, ainsi que de l'assistant de franchissement d'intersection avec reconnaissance des piétons et de l'assistance directionnelle d'urgence. Sous le capot, le moteur hybride de 218 ch est inchangé.

+ **Dotation technologique**
Habitabilité à l'arrière

- **Boîte un peu lente**
Prix en hausse

Disponible sur les stocks restants, la Camry termine sa carrière chez nous.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**52500 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km **+ 330 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	218
Couple	221+ 202
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	605 dm³
POIDS	1665 kg
L x l x h (en m)	4,89 x 1,84 x 1,45
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

C-HR Hybride 140 Collection

Stylé et sobre

Le style de ce dernier opus reste spectaculaire. La motorisation évolue sensiblement. Le 1.8 l développe désormais 140 ch en lieu et place des 122 ch de l'ancienne génération. La douceur de conduite est au rendez-vous et les consommations maîtrisées. Petit bémol en ce qui concerne la transmission à variation continue qui emballe encore trop le moteur. A bord, si le confort progresse, l'amortissement manque encore de douceur. On se console avec un équipement de série généreux (conduite semi-autonome...). Dommage que l'espace soit compté aux places arrière et le volume de coffre limité.

+ **Sobriété**
Equipements

- **Habitabilité / Coffre**
Phases d'accélarations bruyantes

À tout miser sur un design atypique, Toyota sacrifie l'espace aux places arrière et le coffre du C-HR.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**41 750 €** - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	109 g/km **- 0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1798 cm³
Puissance	140 ch à nc tr/mn
Couple	142+185 Elec. Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	390 dm³
POIDS	1487 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	33,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

C-HR Hybride Rechargeable 225 Collection Première

Enfin rechargeable

Le C-HR devient hybride rechargeable pour la première fois avec 223 ch cumulés. Le moteur électrique de 163 ch est alimenté par une batterie de 13,6 kWh. Ce qui permet de parcourir 60 km sans faire frémir le quatre cylindres. Ensuite, ce modèle se conduit comme n'importe quel véhicule hybride. Comptez 5,8 l 100/km de consommation moyenne sur une longue distance. Les nouvelles suspensions offrent davantage de fermeté lorsque le rythme s'accélère, ce qui profite au dynamisme, mais la direction pourtant précise manque de feeling. Et le tarif n'est pas accessible à toutes les bourses.

La visibilité arrière n'est pas le point fort de ce modèle. Toyota tente de l'atténuer avec le rétroviseur caméra.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**50400 €** - 8 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	19 g/km - **0 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	197 ch à nc tr/mn
Couple	190+206 Elec Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/50 R 19
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	365 dm³
POIDS	1502 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	185 km/h
1000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,8 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Consommation
Richement doté

- Tarif
Visibilité 3/4 arrière

Dans cette finition haut de gamme, le C-HR se pare de série d'un toit vitré opacifiant, de la navigation connectée, d'un hayon motorisé...

C-HR Hybride 200 AWD-i 197 ch GR Sport

Compétence et style

Cette version est équipée d'un bloc 2.0 l et s'offre un moteur électrique un peu plus puissant que l'Hybrid 140 ch (111 ch contre 94 ch). L'ensemble développe 197 ch et 190 Nm de couple. Les bonnes performances et les consommations raisonnables en font un bon compagnon. La douceur de conduite peut faire référence, même si l'ensemble mécanique conserve une tendance au patinage lors d'une forte accélération. Si le confort s'améliore, l'espace réservé aux passagers arrière est toujours compté comme les rangements et le volume de coffre. Et pour finir son tarif est assez conséquent…

+ Agrément de conduite
Consommation

- Habitabilité/Coffre
Tarif

Dans cette configuration, la finition GR Sport dispose de 4 roues motrices pour davantage de sécurité, mais le budget explose.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**45750 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	115 g/km **+ 100 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1987 cm³
Puissance	197
Couple	190+206+84
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	245/45 R 20
RESERVOIR	43 litres
COFFRE	365 dm³
POIDS	1583 kg
L x l x h (en m)	4,36 x 1,83 x 1,56
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	29,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★☆☆

RAV4 2.5 Hybrid 218 ch 2WD Dynamic

Il résiste !

Audacieuse, cette cinquième version du RAV4 opte pour une ligne moins sportive mais plutôt musculeuse et taillée à la serpe. Sa nouvelle signature lumineuse reprend celle de l'offre Trail depuis peu... sauf sur cette finition Dynamic, spécifique. Moins spectaculaire à l'intérieur, il propose un dessin dans l'air du temps, avec un grand écran central (bientôt agrandi). Les prises USB passent au format USB-C. Le moteur hybride reste un modèle de sobriété et les performances sont bonnes, l'agrément de la boîte CVT un peu moins. Enfin, l'amortissement est prévenant et l'ensemble est moins pataud qu'avant.

+ Douceur et amortissement
Mise à jour régulière

- Bruit du moteur essence
Pas assez sobre

Depuis quelques mois, le RAV4 reçoit cet inédit dessin de feux sur les finitions Dynamic et Dynamic Business.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**44950 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	126 g/km **+ 330 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	218 ch à nc tr/mn
Couple	221 + 202 élec. Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/65 R 17
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	654 dm³
POIDS	1684 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	188 km/h
1000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★½☆

RAV4 Hybride 222 ch AWD-i Lounge

Retour à la terre

Le Toyota RAV4 propose l'association moteur hybride et transmission 4x4. C'est un deuxième moteur électrique placé sur l'essieu arrière qui se charge de faire tourner les roues si besoin. Il effectue sa tâche honnêtement et l'on peut même faire un peu de tout-terrain. Sur la route, la puissance légèrement plus élevée (222 ch au lieu de 218 ch), n'apporte pas un gain extraordinaire en ce qui concerne l'agrément de conduite. Depuis quelques mois, les optiques adoptent le dessin inauguré par la version Trail, des évolutions arrivent encore dont un écran multimédia agrandi. Les tarifs en profitent et grimpent.

Deux moteurs électriques pour cette version 4x4. Avec laquelle on peut faire un peu de tout-terrain.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	53 400 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 1 100 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2 487 cm³
Puissance	222 ch à nc tr/mn
Couple	221 + (202+121 électriques) Nm à nc tr/mn
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale non permanente Boîte auto. à variation continue
PNEUS	225/60 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	654 dm³
POIDS	1748 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1000 m D. A.	29,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,7 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Transmission 4x4
Style plus actuel

- Manque de dynamisme
Tarif / Malus au poids

bZ4X 218 ch AWD Origin

Conversion tardive

Sur cette version quatre roues motrices deux moteurs sont présents, un sur chaque essieu. Doté de la même batterie que la version 4X2, soit 71,4 kWh, il offre une autonomie de 330 km. Avec sa capacité de charge rapide de 150 kWh, il faudra une demi-heure pour "regonfler" à 80% la batterie. A bord la finition est correcte, les assemblages soignés mais certains plastiques font vraiment " bon marché". Cette version 4X4 ne fait pas du bZ4X un pur baroudeur, mais avec une garde au sol de 21 cm, rouler sur des terrains plus accidentés ne sera pas un problème.

Le bZ4X inaugure la nouvelle plateforme de Toyota.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47 300 € - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	218 ch
Couple	336 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	2018 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	167 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	45h (Secteur) 7h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Agrément de conduite
Comportement routier sain

- Autonomie juste sur autoroute
Quelques materiaux peu flatteurs

bZ4X 204 ch 2WD Pure

Toute première fois

Toyota arrive tard avec son premier modèle 100 % électrique. De plus, ce dernier est soumis à une rude concurrence. Pour le reste, le bZ4X a une identité originale : une face avant dynamique et un arrière plus massif. Au volant pas de surprise, silencieux et confortable, le comportement est proche du VW ID.4, il n'aime pas être brusqué. Dans cette version deux roues motrices, un seul moteur sur le train avant anime ce SUV de près de deux tonnes qui développe ici 204 ch, c'est bien suffisant. La batterie de 71.4 kWh autorise une autonomie moyenne de 365 km.

Les passagers arrière apprécieront l'espace aux jambes et le moelleux de la banquette.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39 900 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	265 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 71,4 kWh
COFFRE	560 dm³
POIDS	1911 kg
L x l x h (en m)	4,69 x 1,86 x 1,65
VITESSE MAXI	166 km/h
1000 m D. A.	30,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 45h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Confortable
Habitabilité

- Autonomie
Comportement pataud

La modification des règles du bonus écologique et le laborieux démarrage du bZ4X ont contraint le constructeur à ne pas toucher au tarif de ce modèle.

RAV4 Hybride Rechargeable 306 Collection

Chère hybridation

Le Toyota RAV4 existe en hybride rechargeable. Une version devenue d'emblée la nouvelle référence chez les SUV compacts. En performance, il tient tête à bon nombre de GTi, en consommation moyenne, c'est du très bon également, avec seulement 6,6 l / 100 km mesurés par notre labo. Mais surtout il affiche une belle autonomie en mode 100% électrique d'environ 65 km selon nos mesures. À l'été 2022, il a profité d'une évolution de son système multimédia, de l'adoption d'un écran central tactile plus grand, en revanche, il n'a toujours pas été restylé malgré ses sept ans.

L'habitacle du Rav4 est un des plus spacieux de sa catégorie et est généreux en équipement. Le restylage apporte des ports USB-C.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**58050 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	22 g/km **+ 2090 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	306 ch cumulés
Couple	227 Nm + (270 Nm + 121 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	517 dm³
POIDS	1985 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,69
VITESSE MAXI	189 km/h
1000 m D. A.	27,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,6 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

+ Consommation
Autonomie au top

- Boîte perfectible
Style vieillissant

Des performances et une consommation remarquables.

Land Cruiser 204 D-4D Lounge

Papi résiste !

Cette 15e génération n'est proposée qu'en version 5 portes. Il est toujours équipé de son moteur diesel de 2.8 développant 204 ch mais dispose d'une nouvelle boîte de vitesses à 8 rapports. A bord, l'habitacle est modernisé. La planche de bord est très actuelle avec un système multimédia. Si l'on omet le gabarit et ses 2340 kg, ce Land Cruiser se conduit facilement et dans le confort. Mais il est avant tout conçu pour le Off-Road. Il s 'équipe entre autres de nouvelles fonctionnalités comme le Craw Control, qui gère le couple moteur et les freins pour maintenir une vitesse en tout-terrain.

+ Confort / habitabilité
Puissance moteur

- Gabarit imposant
Malus maximum

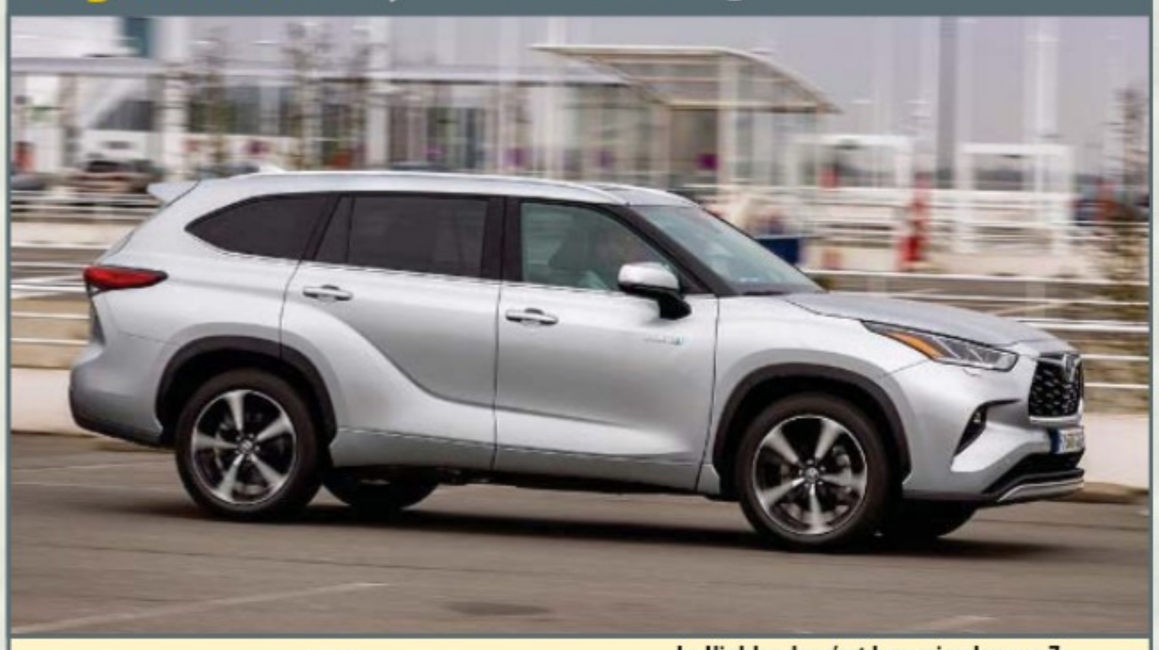
Sa capacité passe à sept places grâce à l'ajout de deux sièges escamotables dans le coffre, (option à 1 500 €).

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**91 000 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	279 g/km **+ 70000 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2755 cm³
Puissance	204 ch à 3000 tr/mn
Couple	500 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	265/60 R 20
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	761 dm³
POIDS	2461 kg
L x l x h (en m)	4,93 x 1,98 x 1,93
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	33,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,2 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

Highlander 2.5 Hybride 248 ch Lounge



RAV4 grand format

Un SUV XXL japonais fabriqué aux Etats-Unis, avouez que c'est plutôt exotique ! Pour pouvoir proposer un maximum de confort et d'habitabilité à ses 7 passagers, le Toyota Highlander mise sur la technologie hybride. Son 2.5 essence associé à un moteur électrique offre des performances suffisantes, mais sa boîte CVT fait trop brailler la mécanique. Le comportement routier, s'il manque de dynamisme, bénéficie de la sécurité des 4 roues motrices. Pour le reste, le Highlander fait la part belle aux équipements avec un système multimédia de 12,3", l'affichage tête haute, la sellerie cuir...

+ Confort 5 étoiles
Habitabilité

- Malus
Boîte CVT

Le Highlander c'est la version longue 7 places du RAV4. Mais comme à l'extérieur, tout ou presque est redessiné.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**71 000 €** - 10 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	157 g/km **+ 10968 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	2487 cm³
Puissance	248 ch
Couple	239 Nm + (270 et 121 Nm électriques)
ALIMENTATION	Essence + électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto.
PNEUS	235/55 R 20
RESERVOIR	65 litres
COFFRE	618/778 dm³
POIDS	2103 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,93 x 1,76
VITESSE MAXI	187 km/h
1000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

LES ÉTOILES ★★★★☆

Proace City Verso Medium 130 D-4D Dynamic

Au bon accueil

Le Proace Verso est un transport de troupes en version longue, mais aussi dans cette version courte de 4,40 m. En effet, avec l'option 7 places (750 €) on peut envisager les vacances avec ses enfants et même ses beaux parents ! D'autant que les deux portes latérales coulissantes facilitent l'accès à bord pour tout ce joli monde. Si la puissance de ce modèle d'entrée de gamme n'est pas exceptionnelle, les 130 ch du bloc diesel s'acquittent honnêtement de leur tâche. Il faudra simplement conduire en étant le plus doux possible pour ne pas perturber la famille.

Depuis 2022, il profite d'une petite hausse de puissance, puisque son moteur dispose désormais de 130 chevaux.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26450 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	152 g/km + 3552 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1499 cm³
Puissance	130 ch à 3750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1750 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	53 litres
COFFRE	632 dm³**
POIDS	1430 kg
L x l x h (en m)	4,40 x 1,85 x 1,82
VITESSE MAXI	184 km/h
0 à 100 km/h	10s4
CONSOMMATION MIXTE	5,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Volume de chargement
Portes coulissantes à l'arrière

- Puissance limitée
Moins confortable qu'un monospace

Hilux 2.4 D-4D 150 Xtra Cabine 4WD BVA Legende

L'utile et l'agréable

La marque japonaise a remis au goût du jour son pick-up et lui offre une allure modernisée. Celui-ci est disponible en châssis cabine 4x2, en simple et double cabine et en cabine Xtra, ces trois dernières versions disposant de quatre roues motrices. On en est à la huitième génération de ce modèle utilitaire et de loisirs, qui se révèle toujours aussi endurant et capable d'affronter les pires chemins de terre sans broncher. Sous son capot, on trouve un diesel vigoureux de 150 ch qui lui permet de se sortir de toutes situations, même difficiles grâce à son couple généreux de 400 Nm.

En finition Lounge, le pick-up Toyota se dote de jantes de 18", de feux de jour et de phares à LED...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48000 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	254 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2393 cm³
Puissance	150 ch à 3400 tr/mn
Couple	400 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	265/65 R 17
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	1350 dm³
POIDS	NC
L x l x h (en m)	5,33 x 1,86 x 1,81
VITESSE MAXI	163 km/h
1000 m D. A.	36,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	12,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	10 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances tout-terrain
Confort
Finition haut de gamme

- Consommation / tarif

Proace City Verso Electric Medium 50 kWh Executive

Pour familles non pressées

Après la triplette Citroën ë-Berlingo, Peugeot e-Rifter et Opel Combo-e, voici que le Toyota Proace City goûte aux joies de l'électrique. Sous le capot, l'électromoteur de 136 ch est identique, ainsi que la batterie de 50 kWh. Si les performances sont suffisantes, l'autonomie pour ce type de véhicule familial n'est pas très importante : un peu moins de 230 km en conditions réelles, autant dire que les pauses seront fréquentes. Charge rapide impérative ! En finition Exécutive, l'équipement est complet : accès et démarrage mains-libres, caméra de recul, trois sièges individuels...

Le Proace City Verso Electric ressemble beaucoup à ses concurrents de Stellantis. Et pour cause, c'est le même !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43795 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	136 ch
Couple	260 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	205/60 R 16
BATTERIE	Lithium-ion 50 kWh
COFFRE	632 dm³
POIDS	1811 kg
L x l x h (en m)	4,41 x 1,85 x 1,88
VITESSE MAXI	135 km/h
1000 m D. A.	34,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,4 s
TEMPS DE CHARGE	31h (secteur) 8h (7,4kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Douceur de conduite
Bonus de 3 000 €
Equipement

- Autonomie très moyenne

Hilux 2.8 D-4D 204 4WD Xtra Cabine Invincible

Coeur de Land Cruiser

Avec plus de 18 millions de Toyota Hilux produits depuis 1968, autant dire que le pick-up japonais est le best-seller ultime des professionnels. Cette 8ème génération a été restylée il y a deux ans et dispose désormais de feux à Leds, d'une nouvelle calandre et de nouveaux pare-chocs. A bord, la finition est cossue en version Lounge et l'équipement enfin à jour : écran multimédia de 8", compatibilité Apple Car Play / Android Auto. Capable de grimper aux arbres, il dispose ici d'un gros 2.8 diesel de 204 ch emprunté au Land Cruiser. Un bloc nettement plus performant que le 2.4 diesel.

La version Xtra Cabine permet de loger deux personnes à l'arrière. Mais les places sont riquiquis.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54600 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	261 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	2755 cm³
Puissance	204 ch à 3000 tr/mn
Couple	500 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	265/60 R 18
RESERVOIR	80 litres
COFFRE	1350 dm³**
POIDS	2165 kg
L x l x h (en m)	5,33 x 1,86 x 1,81
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	10s7
CONSOMMATION MIXTE	9,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Capacités 4x4
Diesel performant

- Tarif en hausse
Moteur parfois bruyant

VOLKSWAGEN

Il y a du mouvement chez Volkswagen ! Outre l'arrivée d'un nouveau SUV, le Tayron, le constructeur a aussi renouvelé deux de ses stars, le Tiguan et la Passat. La gamme électrique continue de se développer, avec un inédit break, l'ID.7 Tourer.

Volkswagen France
11, avenue de Boursonne – BP 67
02601 Villers-Cotterêts Cedex
Tél : 03 23 73 80 80
www.volkswagen.fr

Polo 1.0 TSI 95 Life

Séance de Botox

Réputé pour sa souplesse et son tonus, le 3 cylindres TSI 95 se montre aussi à l'aise en ville que sur route.

La Polo s'est offert un lifting en 2021 avec notamment un nouveau bouclier plus aéré en partie basse et des feux arrière en deux parties. Le 1.0 atmosphérique de 80 ch est revenu au catalogue, mais ce 95 ch est le premier à laisser le choix de la finition. Souple, performant et sobre, ce moteur est une réussite, qui laisse envisager des longs trajets sans fatigue et permet d'apprécier pleinement les qualités de la Polo, au premier rang desquels son habitabilité, son coffre, et sa finition impeccable avec notamment une planche de bord moussée à cœur, y compris sur la finition de base Life.

Les chiffres

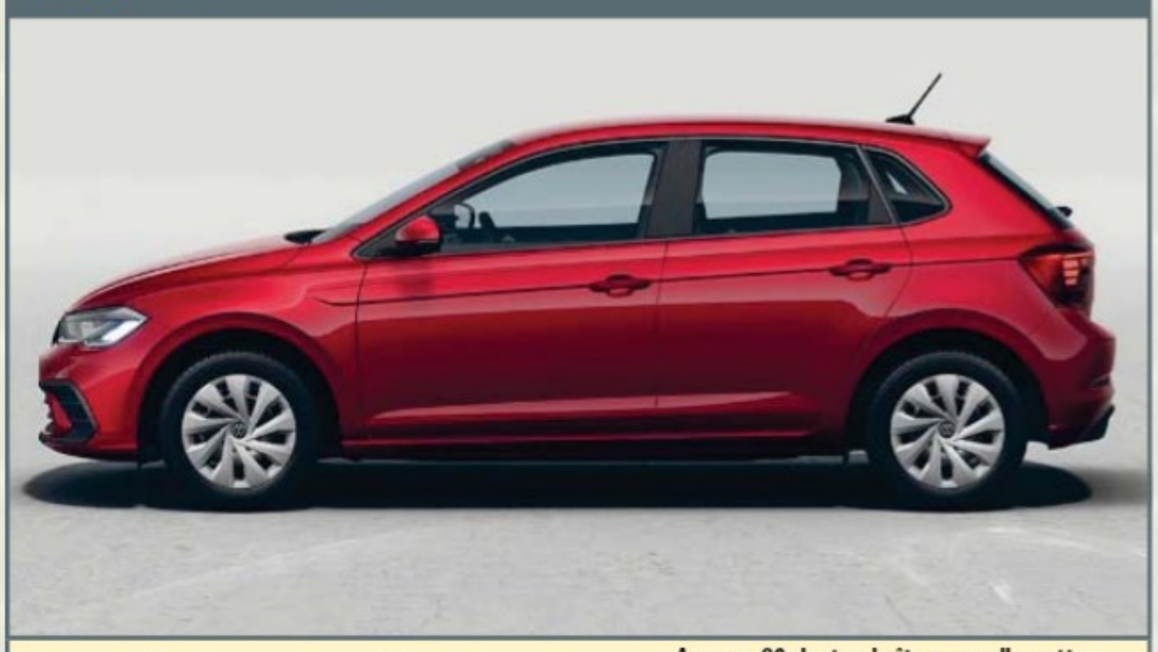
PRIX - PUISSANCE FISCALE	**24975 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km **+ 210 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5500 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1153 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	184 km/h
1000 m D. A.	32,7 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	10,4/15,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

+ Finition irréprochable
1.0 TSI bourré de talent
Coffre / habitabilité

– Prix élevé

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★★

Polo 1.0 MPI 80 Polo



Entrée en matière

Avec ses 80 ch et sa boîte manuelle, cette Polo est la moins chère de toutes.

La moins chère de toutes les Polo, c'est elle ! Equipée de son petit 3 cylindres de 80 ch, couplé à la boîte manuelle à 5 rapports, la citadine dépasse tout juste les 21 000 €. L'ensemble mécanique est suffisant et plutôt volontaire, pour qui ne traverse pas régulièrement la France via l'autoroute. Surtout, malgré ce prix relativement abordable, on profite toujours des excellentes qualités intrinsèques de la Polo. Son habitabilité est bonne pour la catégorie, et elle se montre vraiment confortable et silencieuse. Et la finition est correcte, même si l'habitacle est un peu morose. A cause de la structure de gamme, le moteur supérieur revient bien plus cher.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**21630 €** - 4 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	121 g/km **+ 230 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	80 ch à 6300 tr/mn
Couple	93 Nm à 3700 tr/mn
ALIMENTATION	Essence
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	185/65 R 15
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	388 dm³**
POIDS	1132 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	171 km/h
0 à 100 km/h	15s5
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

+ Tarif compétitif
Ensemble moteur / boîte
Confort général

– Habitacle tristoune

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Polo 1.0 TSI 95 DSG7 Style

Citadine au long cours

Associé à la boîte auto. DSG, le 1.0 TSI est un peu moins sobre mais le confort de conduite et les performances y gagnent.

Moyennant un surcoût de 1 695 €, la Polo 1.0 TSI 95 peut s'octroyer les services d'une boîte auto. Avec l'aide de la DSG à 7 rapports, la citadine distille des prestations de vraie petite routière. Les reprises sont expéditives (8s4 pour passer de 80 à 120 km / h), l'insonorisation exemplaire et le confort de conduite très reposant. Seule réserve, l'appétit augmente de 0,7 l / 100 km, dépassant ainsi les 7 l de moyenne. Ce deuxième niveau de finition Style apporte les projecteurs matrix LED reliés par un bandeau lumineux, la conduite semi-autonome, et le GPS, entre autres. Tout d'une grande... Y compris le tarif.

Les chiffres

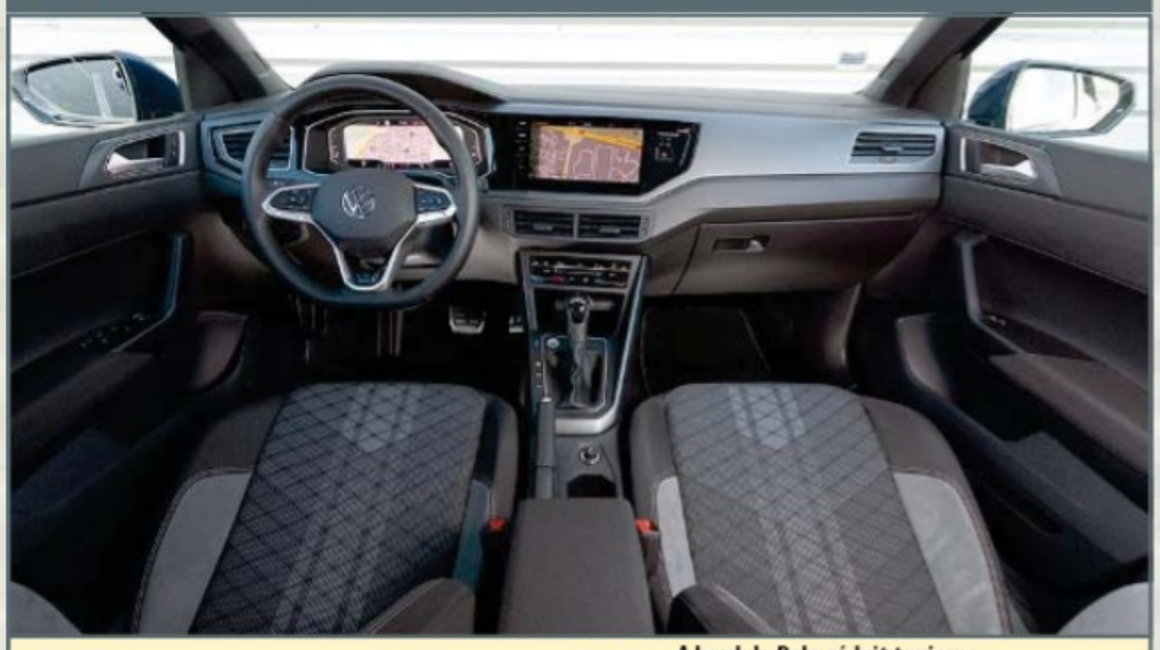
PRIX - PUISSANCE FISCALE	**27600 €** - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	127 g/km **+ 360 €**
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5500 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	195/55 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1190 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	34,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	8,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,5 l/100 km

+ Boîte auto. exemplaire
Confort de conduite
Coffre / habitabilité

– Consommation

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Polo 1.0 TSI 116 DSG7 R-Line



Moins sport qu'elle en a l'R

La version 115 ch du 1.0 TSI est désormais forcément associée à la boîte auto. DSG7, et réclame 1 040 € de plus que la version 95 ch dotée de la même transmission. Riches de bonnes performances et de passages de rapports doux et ultra-rapides, ses prestations routières assurent alors un confort de conduite élevé, alors que l'appétit reste contenu. Cela dit, même dans cette finition sportive R-Line, la Polo reste souplement suspendue, donc d'un tempérament plutôt tranquille, profitable aux passagers, qui apprécieront par ailleurs son bel espace intérieur et sa qualité de fabrication.

A bord, la Polo séduit toujours par le soin apporté à la finition et la qualité des matériaux.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29850 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	388 dm³**
POIDS	1207 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	201 km/h
0 à 100 km/h	9s8
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Agrément mécanique
Confort d'utilisation
Présentation

Châssis peu agile

Polo 2.0 TSI 207 DSG7 GTI

Le 7 porte bonheur !

La Polo GTI a profité du restylage de 2021 pour revenir en force après une période d'absence. Non seulement son look est modernisé, mais le bloc 2.0 TFSI gagne 7 chevaux, et la boîte DSG passe de 6 à 7 rapports. Pas de quoi transfigurer ses performances, mais face aux moteurs 1.6 d'une Hyundai i20N ou... 1.0 d'une Ford Fiesta ST, l'allemande reste la plus grosse cylindrée de sa catégorie avec la Mini Cooper S, donc très ronde et agréable à mi-régime. Pour autant, son malus n'explose pas, du moins si l'on reste raisonnable côté équipement. Cela posé, on connaît plus agile et joueur en virage...

La Polo GTI reste aux avant-postes en accélérations et reprises, à défaut d'être très fun en courbes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34940 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	154 g/km + 4026 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	207 ch à 6000 tr/mn
Couple	320 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	388 dm³
POIDS	1340 kg
L x l x h (en m)	4,08 x 1,76 x 1,46
VITESSE MAXI	240 km/h*
1000 m D. A.	27,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Agrément mécanique
Polyvalence

Pas très agile
Direction sans ressenti

Golf 1.5 eTSI 116 DSG7 Life Plus

Volkswagen revoit sa copie

En début d'année 2024, Volkswagen a restylé sa star, la Golf. Extérieurement, les retouches sont minimes : pare-chocs avant et arrière, blocs optiques, et un logo qui peut désormais être éclairé. C'est à l'intérieur que la marque allemande a concentré ses efforts. On remarque immédiatement le nouvel écran d'une dimension de 12,9" sur les finitions hautes. Surtout, l'ergonomie, grand défaut de cette huitième génération, a été légèrement repensée. L'interface numérique est simplifiée, alors qu'un certain nombre de commandes tactiles sont désormais des boutons, ce qui devrait contenter de nombreux acheteurs. Ce moteur 1.5 eTSI est toujours aussi sobre et doux, surtout couplé à la boîte automatique DSG7.

Volkswagen a revu sa copie côté ergonomie : interfaces tactiles remplacées par des boutons, grand écran plus intuitif...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35820 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	116 g/km + 125 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³
POIDS	1333 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,49
VITESSE MAXI	195 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Douceur à l'usage
Ergonomie repensée
Sobriété

Tarifs élevés

Les retouches à l'extérieur sont minimes : boudiers, phares... Le logo peut s'illuminer, signe distinctif de ce restylage.

Golf 1.5 TSI 116 Life Plus

Branchée techno

La célèbre Golf se veut plus plus technologique que jamais dans cette huitième génération, sortie en 2019. Hélas, l'ergonomie des interfaces, peu intuitive, impose de quitter souvent la route des yeux. Mais en 2024 Volkswagen a légèrement revu sa copie, avec plus de "vrais boutons" et un logiciel plus fluide et intuitif. Le 1.5 TSI non-hybridé survit en entrée de gamme, mais les tarifs grimpent. Ce niveau de finition Life Plus, le second de la gamme, est plutôt bien équipé, et la Golf reste une compacte accomplie : confort, habitabilité, moteur doux... La version micro-hybride à boîte auto. est facturée 2 820 € de plus.

La Golf est moins donnée que jamais, y compris dans cette version d'entrée de gamme.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	33 000 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	124 g/km + 280 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/55 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³**
POIDS	1304 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,49
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	9s9
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Habitabilité et finition
Equipement
Interfaces revues

- Tarif déjà élevé

Golf 1.5 eTSI 150 DSG7 Style

Un peu de jus !

La Golf 1.5 eTSI 150 opte pour la micro-hybridation. Forcément dotée d'une boîte auto., elle se caractérise par son mini-moteur électrique (un alterno-démarreur) qui vient aider son homologue thermique à moins consommer. Il est alimenté par une batterie dédiée qui se recharge lors des décélérations. L'ensemble assure des accélérations sportives et une belle facilité d'usage, avec des passages de rapports doux et un Stop & Start imperceptible. Et aussi une belle sobriété : 6,1 l / 100 km en moyenne. Mais le prix est élevé, surtout que les finitions hautes sont imposées : il faut débourser au moins 40 000 €...

La Golf eTSI 150 dispose d'une micro-hybridation et s'associe obligatoirement à la boîte auto. DSG7.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	42 570 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³
POIDS	1 363 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,49
VITESSE MAXI	215 km/h
1 000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Performances
Sobriété
Espace intérieur

- Tarif

Golf 1.5 eHybrid 204 Style

Master de Golf

Si le restylage de la Golf s'est principalement attaché sur des retouches visuelles et quelques détails d'ergonomie, une version en particulier a été revue en profondeur : la Golf eHybrid. Sa capacité de batterie a tout simplement été doublée. Le résultat est logique : son autonomie électrique double aussi ! Elle atteint ici plus de 100 km mesurés par nos soins sur un parcours mixte, sans démarrer son moteur thermique. Impressionnant pour une compacte. Son poids relativement contenu (1,6 tonne) lui permet de rester très sobre dans les rares cas où sa batterie est vide. Certes, le coffre, grignoté par les accus, est très réduit, et le tarif fait un peu froid dans le dos. Mais ses prestations font oublier ces défauts.

Mangé par les imposantes batteries, le coffre est trop petit pour une compacte. Le talon d'Achille de cette Golf.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 800 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	7 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	204
Couple	350
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	225/40 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	280 dm³
POIDS	1 610 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,48
VITESSE MAXI	220 km/h*
1000 m D. A.	28,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Moteur sobre
Poids contenu

- Coffre réduit

Vous ne démarrerez pas souvent son moteur : la Golf eHybrid peut parcourir plus de 100 km sur sa batterie !

Golf 2.0 TSI 265 DSG7 GTI

La GTI fait de la résistance

La Golf GTI reste la reine de la polyvalence et gagne en puissance depuis le restylage.

Si les sportives semblent en voie d'extinction, la Golf GTI persiste et signe ! Un peu plus agressive côté style que les variantes plus populaires, elle adopte toujours un 2.0 turbo, passé à 265 ch depuis le restylage de 2024, et toujours couplé à la boîte auto. DSG7. Au quotidien, la Golf GTI impressionne toujours par sa facilité de conduite, son confort et... sa sobriété (7,8 l / 100 km en moyenne !). Et en conduite sportive, on appréciera la présence du différentiel autobloquant qui maximise l'agilité et la motricité dans les virages. Une version plus affûtée, la GTI Clubsport, est aussi disponible.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**49750 €** - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	166 g/km **+ 9681 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	265 ch à nc tr/mn
Couple	370 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	431 dm³
POIDS	1472 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,47
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	26,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Polyvalence impressionnante
Confort
Agrément moteur/boîte

- Ergonomie

Golf SW 1.5 eTSI 116 DSG7 Life Plus

Wagon stylé

La Golf SW se distingue par sa lunette arrière très inclinée qui lui confère un style dynamique, assez rare dans la catégorie.

La huitième génération de Golf, restylée récemment, se décline bien évidemment aussi en break. Allongée de 35 cm par rapport à la berline, elle affiche ainsi le meilleur volume de chargement de la catégorie, avec 610 dm³ (41 dm³ de mieux que l'ancienne génération). Le tout sans dénaturer son look, au contraire : la lunette arrière très inclinée donne du dynamisme au profil. En revanche, avec 4,64 m de longueur, l'allemande n'est pas des plus faciles à garer en ville ! Le 1.5 TSI est désormais l'entrée de gamme. Sobre, doux et volontaire, il n'a pas grand chose à se reprocher. Il existe aussi en boîte manuelle, moins chère.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**36870 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	120 g/km **+ 210 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	116 ch à 5000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	630 dm³**
POIDS	1403 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,79 x 1,49
VITESSE MAXI	203 km/h
0 à 100 km/h	10s3
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Volume de chargement
Agrément moteur/sobriété

- Gabarit imposant
Tarifs élevés

Golf 2.0 TSI 333 DSG7 R

La super-Golf

Ultra-performante, la Golf R le paye sur l'autel du malus : l'addition atteint 100 000 €...

Chez Volkswagen, les modèles les plus performants sont affublés d'un R bleu. Et ce, depuis désormais plus de 20 ans. Depuis son restylage, la Golf R récupère les réglages de la série limitée qui fêtait cet anniversaire, et en particulier sa puissance supplémentaire. Le total est désormais de 333 ch : de quoi survoler la quasi-totalité de la circulation, avec des reprises canon et une motricité sans faille. Les réglages des différentiels la rendent plus joueuse en sortie de courbe. La Golf R joue parfaitement sa partition de compacte ultra-performante, qui sait se montrer confortable quand il le faut, grâce à son amortissement piloté et son intérieur toujours aussi logeable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**57 860 €** - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	184 g/km **+ 43 179 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1984 cm³
Puissance	333 ch à nc tr/mn
Couple	420 Nm à 2100 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/35 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	371 dm³
POIDS	1556 kg
L x l x h (en m)	4,29 x 1,79 x 1,44
VITESSE MAXI	270 km/h*
1000 m D. A.	24,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,8 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Plus de fun
Confortable au quotidien

- Malus colossal

Golf SW 1.5 eTSI 150 DSG7 Style

Gros bras

La Golf SW revendique le plus vaste coffre de sa catégorie avec un volume de 610 dm³.

Comme la berline, la Golf SW, ne propose son "gros" 1.5 TSI 150 qu'en association avec la boîte automatique DSG7. Un ensemble qui se distingue par sa vigueur ainsi que par sa douceur à l'usage. Mais les tarifs, limités en plus à la finition Style, sont élevés. On se consolera bien entendu avec le volume de chargement record qu'offre ce break au format XXL pour la catégorie, ainsi que par sa capacité à tracter jusqu'à 1 600 kilos. On appréciera aussi le comportement routier rassurant et les suspensions confortables. Récemment restylée, la Golf SW améliore ses interfaces, point noir jusque-là.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**43 780 €** - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km **+ 260 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/45 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	630 dm³**
POIDS	1440 kg
L x l x h (en m)	4,64 x 1,79 x 1,49
VITESSE MAXI	224 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	5,4 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Coffre spacieux
Performances
Restylage bénéfique

- Tarif

ID.3 286 GTX

Sport d'endurance

Volkswagen annonce cette ID.3 GTX comme un équivalent électrique de la Golf GTI. Et avec 286 ch, tous dispensés par le train arrière, il y a de quoi être alléché... Effectivement, les performances sont au rendez-vous : l'ID.3 GTX pousse fort ! Mais les réglages du châssis restent typés confort. Résultat, l'ID.3 n'est pas particulièrement fun à mener. Sa cousine espagnole, la Cupra Born VZ, est bien plus enthousiasmante sur ce point. Mais si l'on met de côté ses prétentions sportives, cette ID.3 s'avère être une compacte électrique compétente. Grâce à sa grosse batterie de 79 kWh nets, elle est à l'aise sur l'autoroute, avec 385 km d'autonomie mesurés. Elle est tout simplement la plus endurante des ID.3.

L'intérieur progresse, mais se distingue peu des autres versions. Dommage, à ce tarif.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46990 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 84 kWh
COFFRE	403 dm^3
POIDS	1974 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,81 x 1,57
VITESSE MAXI	181 km/h
1000 m D. A.	26,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,6 s
TEMPS DE CHARGE	26 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Autonomie convaincante
Performances

Châssis trop sage
Tarif élevé

Malgré ses prétentions sportives, l'ID.3 GTX n'est pas très agile. Mais quelle allonge !

ID.3 59 kWh Pro 204 ch

Rayon d'action limité

Berline compacte électrique aux allures de monospace, l'ID.3, dotée de 204 ch et de roues arrière motrices, jouit d'un comportement dynamique de prime abord, mais manque un peu de pouvoir directionnel lors des manœuvres d'urgence. Le plaisir de conduire est par ailleurs d'assez courte durée, l'autonomie n'excédant pas environ 280 km sur autoroute (330 km en moyenne sur tous les types de trajets d'après nos premiers essais) avec la batterie de 58 kWh seulement. Récemment restylée, l'ID.3 propose un intérieur légèrement plus qualitatif, et des interfaces revues. Le tout, pour un tarif désormais plus attractif. A la bonne heure !

Agrément de conduite
Habitabilité
Tarif en baisse

Autonomie sur autoroute

L'ID.3 est déjà restylée. On apprécie son intérieur plus qualitatif... Et surtout, ses tarifs en baisse !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	265 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 59 kWh
COFFRE	403 dm^{3**}
POIDS	1815 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,81 x 1,57
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	7s6
TEMPS DE CHARGE	24 min (rapide) 6h (11kW)
AUTONOMIE	434 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

ID.3 77 kWh Pro S Life Max

Retour en grâce ?

En présentant son ID.3, Volkswagen ne cachait pas son ambition d'en faire LA star des électriques, une sorte de Golf à piles. Mais ce fut un cuisant échec. En cause, notamment, un niveau de finition très décevant, un prix élevé, et des autonomies parfois trop faibles. Sur ce millésime restylé, VW entend corriger tous ces problèmes d'un coup. La finition progresse largement, grâce à des matériaux moussés. Et l'ID.3 peut désormais recevoir la batterie de 77 kWh de l'ID.4, avec une très belle autonomie à la clef. Et les prix ? Ils restent élevés, mais cette version est éligible au bonus. Une bonne nouvelle.

Présentation au niveau
Autonomie confortable
Agrément de conduite

Tarifs élevés

L'ID.3 restylée progresse beaucoup : matériaux, ergonomie, autonomie... Cette Pro S adopte une grosse batterie.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 990 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	204 ch
Couple	265 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	215/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	403 dm^{3**}
POIDS	1962 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,81 x 1,57
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	8s2
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	557 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Passat 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line

Poussée inflationniste

Passés de mode, les grands breaks ? Ce n'est visiblement pas l'avis de Volkswagen, qui renouvelle cette année sa fidèle Passat. Elle reprend la plateforme du récent Tiguan. Avec, en prime, une petite crise de croissance : la Passat se rapproche désormais des 5 m de long ! Et son gabarit n'est pas la seule chose qui a gonflé : son tarif aussi ! Le ticket d'entrée est désormais affiché à plus de 45 000 €... Alors que cette finition R-Line, certes richement équipée mais ici avec le TSI 150 ch d'entrée de gamme, dépasse les 55 000 € hors malus. Heureusement, pour ce prix, les prestations ne déçoivent pas. L'espace disponible à bord est énorme, tout comme le coffre. Et elle est confortable. On n'en attendait pas moins...

L'intérieur, inspiré du récent Tiguan, est sobre mais bien réalisé. Et il y a de la place à revendre.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	56200 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/45 R 18
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	720 dm³
POIDS	1616 kg
L x l x h (en m)	4,92 x 1,85 x 1,50
VITESSE MAXI	207 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Espace disponibe
Confort général

Gabarit XXL
Tarif élevé

De 4,77 m de long, la Passat passe à 4,92 m sur cette nouvelle génération. Bon courage pour la garer !

Touran 1.5 TSI 150 Life Plus 5 pl.

Pragmatique

Vous êtes parent d'une petite tribu, mais insensible à la mode des SUV ? Alors le Touran est fait pour vous. Si le design reste très cubique, cela profite aux places arrière, très spacieuses. Un atout, d'autant que la modularité reste exemplaire avec des sièges escamotables dans le plancher. En outre, le coffre est tellement immense qu'il peut accueillir, moyennant un surcoût de 770 €, une troisième rangée de sièges. Dommage que la gamme, désormais très réduite, débute avec ce 1.5 TSI de 150 ch, certes très agréable, mais un peu superflu et surtout très coûteux en tenant compte du malus.

Habitabilité / coffre
Modularité

Tarif encore en augmentation
Puissance superflue

S'il n'est plus vraiment à la mode, le Touran demeure spacieux et ultra-fonctionnel.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43650 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	150 g/km + 3119 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	502/677 dm³**
POIDS	1760 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,83 x 1,66
VITESSE MAXI	209 km/h
0 à 100 km/h	8s9
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Passat 2.0 TDI 150 DSG7 R-Line

L'oeil sur l'addition

Pour 3 400 € de supplément face à l'essence équivalent, la nouvelle Passat existe aussi (encore !) en diesel simple de 150 ch. Le surcoût a de quoi agacer, surtout qu'il s'agrémente d'un petit malus, et que la Passat est désormais très chère. Elle flirte avec les 60 000 € dans cette finition R-Line ! Reste qu'un bon vieux diesel dans un break à la carrure de déménageur, c'est plutôt cohérent. La Passat est en outre un agréable compagnon de voyage, avec des prestations routières à la hauteur du tarif : confort de roulement, châssis relativement agile... Et l'habitacle accueille occupants et bagages avec talent.

Diesel compétent
Prestations routières
Habitacle accueillant

Tarif trop élevé

La Passat n'est plus disponible qu'en break.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59600 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 1813 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	66 litres
COFFRE	720 dm³
POIDS	1730 kg
L x l x h (en m)	4,92 x 1,85 x 1,50
VITESSE MAXI	213 km/h
1000 m D. A.	31,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

T-Cross 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line

Petit SUV aux gros bras

Restylé depuis peu, le T-Cross, concurrent des 2008 et Captur, a désormais droit au bloc 4 cylindres essence de 150 ch. De quoi lui offrir des performances de premier ordre, et surtout un agrément quasi inédit sur ce segment. Bonne surprise, le malus ne s'envole pas, et les consos restent raisonnables (6,8 l / 100 km en moyenne selon nos mesures). En revanche, les tarifs sont costauds : plus de 35 000 € en R-Line, voilà qui commence à faire pour le plus petit des SUV de Volkswagen, surtout qu'ailleurs, on a accès à de l'hybride à ce prix. Mais la dotation technologique est riche : conduite semi-autonome, éclairage matrix LED... Et depuis le restylage, la qualité des matériaux a progressé.

Principal point noir du T-Cross, la finition a bien progressé depuis le restylage, avec des matériaux plus flatteurs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	35910 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	135 g/km + 983 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	444/569 dm³
POIDS	1302 kg
L x l x h (en m)	4,14 x 1,76 x 1,58
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	29,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performant et sobre
Qualité intérieure en hausse
Equipement riche

- Tarifs élevés pour le segment

L'arrivée du 1.5 TSI 150 ch rend ce T-Cross encore plus polyvalent et agréable... Mais attention à la facture !

Touran 2.0 TDI 150 DSG7 Style 7 pl.

Grands espaces

Après la disparition du TDI 122 ch, ce 150 ch est le seul diesel disponible. Coûteuse entrée de gamme, mais les 28 ch et le couple supplémentaires lui permettent d'affronter résolument les longs trajets, y compris à pleine charge... voire en tractant (jusqu'à 1 800 kg). Obligatoirement associé à la boîte DSG7, ce 2.0 diesel pourrait cependant être un peu plus discret. La finition Style ne se refuse pas grand-chose : jantes alliage de 17 pouces, assistant au créneau ou instrumentation numérique sont livrés de série. Reste que les tarifs ont explosé, et que ce diesel est 4200 € plus cher que le TSI 150.

+ Performances
Habitabilité / modularité

- Tarif
Moteur un peu sonore

Le coffre du Touran est très logeable avec un volume d'au moins 502 dm³ en configuration 5 places.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	55635 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 3678 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3500 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	58 litres
COFFRE	502/677 dm³**
POIDS	1676 kg
L x l x h (en m)	4,53 x 1,83 x 1,66
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	9s3
CONSOMMATION MIXTE	5,3 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

T-Cross 1.0 TSI 95 Life Plus

Polo surélevée

VW drague les amateurs de petits SUV avec ce T-Cross au format de poche. Et de belle manière, puisque celui-ci se montre pratique avec un bel espace dans l'habitacle comme dans le coffre, un siège passager rabattable à plat, une banquette coulissant sur 14 cm et de nombreux rangements. Récemment restylé, il offre enfin une finition à la hauteur de son blason... Et de son tarif. Bien que placide, le comportement routier rassure, de même que la position de conduite en hauteur. Et le moteur 1.0 turbo de 95 ch se montre discret, sobre, et déjà suffisamment performant. Mais les tarifs continuent de monter, et sont déjà élevés en entrée de gamme.

+ Fonctionnalité
Espace intérieur
Douceur à l'usage

- Entrée de gamme déjà chère

Le restylage du T-Cross est du genre discret. Mais les changements à bord sont plus significatifs.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	28 400 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 450 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5500 tr/mn
Couple	175 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	444/569 dm³
POIDS	1230 kg
L x l x h (en m)	4,11 x 1,76 x 1,56
VITESSE MAXI	174 km/h
1000 m D. A.	33,8 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e)	10,1/15,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

T-Cross 1.0 TSI 115 DSG7 Life Plus

Totale décontraction

Ce T-Cross TSI 115 peut être équipé, au choix, d'une boîte manuelle ou de cette auto. DSG7. Typée écolo en mode normal, celle-ci a tendance a monter un peu trop tôt les rapports mais a le mérite de reposer la jambe gauche dans les bouchons. Et quoi qu'il en soit, difficile de trouver mécanisme plus rapide dans le segment, tout en gardant une belle sobriété (seulement 6,4 l/100 km en moyenne). De quoi transformer le T-Cross en un petit SUV accompli, apte à avaler les kilomètres en toute décontraction, même si l'amortissement peut sembler un peu ferme. Son restylage récent a corrigé quelques défauts de jeunesse.

Le restylage se reconnait, à l'arrière, par une nouvelle signature lumineuse en croix. L'éclairage Matrix LED est en option.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 420 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	115 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	444/569 dm³
POIDS	1274 kg
L x l x h (en m)	4,14 x 1,76 x 1,58
VITESSE MAXI	190 km/h
1000 m D. A.	32,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Douceur de conduite
Appétit maîtrisé
Performances

Tarifs élevés

T-Roc 1.0 TSI 116 Life

Cohabitation pacifique

Volkswagen remplace progressivement le 1.0 TSI 110 ch par une version mise à jour de 116 ch, plus sobre et plus clémente côté malus. Curieusement, 110 et 116 ch se côtoient au catalogue Volkswagen pour quelque temps, avant la disparition complète du 110 ch. Pas grave : ce nouveau 116 ch est tout aussi souple et agréable, et consomme un peu moins. Surtout, les tarifs sont strictement identiques, et, à la faveur d'un malus plus léger, il est plus attractif à l'achat. Pas de bonne raison de l'éviter dans ce T-Roc donc, qui reste par ailleurs confortable et mieux fini depuis son restylage de 2022.

Ce 1.0 TSI 116 ch remplace progressivement le 110 ch, les deux cohabitant temporairement au catalogue.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	31 800 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km + 280 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5 500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm³**
POIDS	1 304 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	10s8
CONSOMMATION MIXTE	5,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Moteur plus sobre
Malus allégé
Tarifs identiques au 110 ch

Prix toujours élevé

T-Roc 2.0 TDI 116 Life

Surcoût irrécupérable !

Dans cette version diesel d'entrée de gamme, le T-Roc n'est pas donné, car affiché 4 420 € plus cher que le modèle 1.0 turbo essence de puissance comparable dans cette finition Life. Difficile d'imaginer récupérer un jour un tel surcoût, d'autant que le 2.0 TDI ne permet pas d'épargner de grandes quantités de carburant, et que le malus de l'essence est déjà assez bas. Dommage, car il se montre doux à l'usage, souple à bas-régime et pas trop bruyant. On peut juste lui reprocher un cruel manque de reprises en 6e qui oblige à rétrograder souvent hors agglomération. Pour le reste, on retrouve un bon rapport encombrement/espace intérieur et un confort correct.

Contrairement à son petit frère T-Cross, le T-Roc ne profite pas d'une banquette coulissante. Mais l'habitabilité est correcte.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	36400 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	122 g/km + 240 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	116 ch à 2750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm³**
POIDS	1414 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	187 km/h
0 à 100 km/h	10s4
CONSOMMATION MIXTE	4,7 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★☆☆☆

Douceur à l'usage
Espace intérieur

Surcoût face à l'essence
Relances en sixième

Vu son surcoût de plus de 4000 € par rapport à l'essence, il n'y a aucun intérêt à choisir ce diesel, même s'il se montre doux à l'usage.

T-Roc 1.5 TSI 150 DSG7 Style Exclusive

Agréable mais glouton

Avec la boîte auto. DSG, le T-Roc 1.5 TSI offre un agrément de conduite élevé, mais gare à la conso en ville.

Même si la boîte manuelle est très agréable à manipuler, rien de mieux qu'une transmission auto. pour une conduite coulée et décontractée. Surtout la DSG7, qui assure des changements de rapports rapides et sans heurts. Et si elle a tendance à privilégier un peu trop les bas-régimes en mode normal, le 1.5 TSI a suffisamment de souffle pour résister. Mais elle fait grimper un peu la conso. Même avec le système de coupure de la moitié des cylindres à vitesse stabilisée, le moteur réclame 8,2 l / 100 km en ville, et 7,5 l / 100 km ailleurs. Pour le reste, on retrouve un habitacle pratique et un confort honnête.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	44 925 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	145 g/km + 2205 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/40 R 19
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm³
POIDS	1406 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	30,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,7 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément mécanique
Douceur à l'usage
Espace intérieur

- Consommation en ville

T-Roc 2.0 TDI 150 DSG7 Life

Un dernier pour la route ?

Plaisant et performant, ce TDI 150 est compromis par un tarif trop difficile à rentabiliser face à l'essence.

Le glas du diesel a-t-il sonné, jusque chez Volkswagen ? Peut-être pas, les gammes du constructeur accueillant encore cette carburation, en 2024, y compris chez le T-Roc. Mais il est difficile de recommander ce 2.0 TDI de 150 ch, vu le grand écart de prix par rapport à l'essence équivalent : 4195 € dans cette finition Life. Costaud, et difficile à récupérer en roulant, d'autant que le malus ne baisse pas beaucoup. Dommage, puisque ce 4 cylindres et sa boîte automatique DSG7 sont doux et ronds à l'usage, le T-Roc surfant sur le couple généreux du mazout. A réserver aux nostalgiques donc, ou aux très gros rouleurs.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 160 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 650 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm³
Puissance	150 ch à 4000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	474 dm³**
POIDS	1455 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	205 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Moteur souple et performant
Malus faible

- Tarif trop élevé
Avenir incertain du diesel

T-Roc 2.0 TDI 150 4Motion DSG Style Exclusive

Un vrai 4x4

En version 4Motion, le coffre du T-Roc est amputé de 33 dm³. Cela dit, il reste volumineux pour la catégorie.

Aux côtés du 2.0 TDI de 116 ch, le T-Roc propose un 2.0 de 150 ch, forcément associé à la boîte auto. DSG7, à la fois douce et rapide. De quoi assurer un confort de conduite élevé, avec notamment des relances canons. La transmission intégrale 4Motion peut également être ajoutée, comme ici, pour plus de sérénité sur le mouillé, moyennant 2 245 € supplémentaires. Forcément, le tarif explose : plus de 50 000 € en version Style Exclusive, certes bien dotée! Le tout, sans évoquer le malus, qui grimpe vite lui aussi. Dans tous les cas, ce T-Roc joue les familiales de service, grâce à son habitabilité et son comportement routier sans faille.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 935 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	146 g/km + 2370 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 968 cm³
Puissance	150 ch à 4000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	441 dm³**
POIDS	1560 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,58
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	8s5
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Equipement moderne
Habitabilité
Coffre

- Prix délirant

T-Roc Cabriolet 1.0 TSI 116 Style

Remplaçant au toit levé

Le 1.0 TSI 116 ch remplace progressivement le 110 ch. Il paye moins de malus mais souffre autant de la masse de ce cabriolet.

Comme pour le T-Roc non-décapsulé, le T-Roc Cabriolet a perdu son moteur de 110 ch en entrée de gamme, remplacé par un 1.0 TSI de 116 ch? Pas une vraie perte, le 116 ch faisant aussi bien le travail mais avec un malus un peu allégé. Gagnant-gagnant ! Malheureusement, pour l'un comme pour l'autre, la masse importante du Cabriolet (plus de 1 500 kg) pénalise les performances, alors que les tarifs restent très élevés. Le prix de l'originalité... Pour le reste, le T-Roc est toujours un SUV compétent, avec un châssis à la fois rassurant et confortable, et un intérieur désormais mieux fini, depuis le restyage.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	40 660 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	139 g/km + 898 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5 500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2 000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	310 dm³**
POIDS	1 502 kg
L x l x h (en m)	4,28 x 1,82 x 1,52
VITESSE MAXI	185 km/h
0 à 100 km/h	12s3
CONSOMMATION MIXTE	6,1 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Prix identique au 110 ch
Malus allégé

- Performances justes
Tarifs élevés

T-Roc Cabriolet 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line

Il ne manque pas d'air !

Jusqu'à présent, le concept de SUV cabriolet n'a jamais pris. Mais Volkswagen persiste en reconduisant le modèle découvrable du T-Roc, récemment restylé. Il faut avouer qu'il ne manque pas d'allure, ni de rigidité, même décapoté. Une vertu qui se paie avec un poids qui dépasse 1,5 tonne à vide. Le petit 1.0 TSI de 116 ch en souffre toujours un peu. Logiquement plus musclé, le 1.5 TSI de 150 ch, obligatoirement associé à une boîte DSG, fait grimper la note mais l'agrément est au rendez-vous. La finition R-Line, uniquement disponible avec ce moteur, dépasse les 50 000 €... Les places arrière sont correctes, mais difficiles d'accès une fois la capote en place.

La capote électrique se déploie en 15 secondes. Les places arrière sont alors moins accessibles.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	51 410 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	155 g/km + 4279 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance	150 ch à 6000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/50 R 18
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	310 dm³
POIDS	1511 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,82 x 1,53
VITESSE MAXI	203 km/h
1000 m D. A.	31,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,5 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Confort
Agrément
Equipement

- Tarif corsé (qui grimpe encore)

Taigo 1.0 TSI 116 DSG7 Life

Costume bien taillé

Le Taigo se place entre le T-Roc et le T-Cross. Avec sa lunette arrière inclinée et des surfaces vitrées réduites, le nouveau venu surfe sur la vague des SUV coupés. Sa planche de bord cossue piquée à la Polo donne une impression de sérieux. Si son comportement routier ne prête pas le flanc à la critique, on s'ennuie un peu au volant à cause d'un manque d'agilité et de précision côté direction. Par ailleurs, le 1.0 TSI de 116 ch fait juste son job. Cette motorisation est facturée 1 110 € par rapport au 95 ch, avec 1 910 € de supplément pour avoir droit à la boîte auto., certes agréable.

Le style du Taigo est réussi, de même que le traitement de l'habitacle. Mais le châssis et ce moteur manquent de piment.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	29 840 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 400 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	116 ch à 5500 tr/mn
Couple	200 Nm à 2000 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/55 R 17
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	419 dm³**
POIDS	1263 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	191 km/h
0 à 100 km/h	10s9
CONSOMMATION MIXTE	5,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Présentation
Espace intérieur
Douceur à l'usage

- Conduite peu grisante

Taigo 1.0 TSI 95 VW Edition

Coupé mais pas raboté

Volkswagen cède à la mode des SUV coupés ! Le Taigo rejoint ses cousins T-Roc et T-Cross sur le segment prisé des petits SUV. Bonne nouvelle, sa ligne de toit plongeante n'handicape pas trop l'habitabilité ou le coffre face à ses cousins, même s'il fait un peu moins bien qu'eux. A l'avant, on retrouve la présentation de la Polo restylée récemment : sérieux, bien fini, mais logiquement un peu terne surtout en entrée de gamme. Le TSI 95 ch, comme sur les autres modèles de la marque, fait le job. Mais il tire un peu la langue quand le rythme augmente, alors que le châssis n'est pas des plus ludiques.

Bonne nouvelle : la ligne de SUV coupé du Taigo n'empiète pas sur l'habitabilité ou le coffre.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	26 820 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	123 g/km + 260 €
MOTEUR	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm³
Puissance	95 ch à 5500 tr/mn
Couple	175 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 5 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	419 dm³**
POIDS	1229 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	183 km/h
0 à 100 km/h	11s1
CONSOMMATION MIXTE	5,5 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Habitabilité préservée
Finition sérieuse

- Intérieur terne
Châssis paresseux

Taigo 1.5 TSI 150 DSG7 R-Line

Sportif en apparence

Le Taigo pimente un peu la conduite avec le 1.5 TSI de 150 ch, performant, peu gourmand grâce à son système de coupure de deux des quatre cylindres à allure cool, et forcément associé à la rapide boîte auto. DSG. On apprécie aussi, dans cette finition R-Line, les sièges sport offrant un meilleur maintien. Ceci-dit, pas de quoi s'extasier non plus, car le train avant n'est ni réactif ni très accrocheur, et la direction manque de précision. Enfin, à près de 35 000 €, ce modèle n'est pas donné, même si son malus est léger. Restent les qualités intrinsèques du modèle, notamment son espace intérieur.

Le Taigo 1.5 TSI séduit par ses performances, sa douceur à l'usage et sa sobriété.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	34 360 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	132 g/km + 740 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 6 000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/45 R 18
RESERVOIR	40 litres
COFFRE	419 dm³
POIDS	1 290 kg
L x l x h (en m)	4,27 x 1,76 x 1,52
VITESSE MAXI	210 km/h
1 000 m D. A.	30,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	5,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,1 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Performances
Sobriété
Habitabilité

- Comportement placide

ID.4 Pure 170

ID Light

Volkswagen a récemment mis à jour sa gamme ID.4. On ne peut pas parler de restylage, les changements étant essentiellement techniques. La version d'entrée de gamme, équipée d'une plus petite batterie que le reste de la gamme (52 kWh seulement) passe de 148 à 170 ch. Appréciable, les performances n'étant pas le fort de la version précédente. Un vaillant effort aussi pour limiter le tarif, qui passe sous les 40 000 € bonus déduit en finition basse. Mais l'équipement est alors indigent (jantes tôle, puissance de charge faible...), alors que la finition est particulièrement austère. Surtout, l'autonomie est trop juste pour ce prix.

+ Performances améliorées
Tarif plus contenu

- Equipement pingre
Autonomie limitée

Cette version d'entrée de gamme peut passer sous les 40 000 €, bonus déduit. Mais pour ce prix, il y a mieux ailleurs...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	41 500 € - 5 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	170 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/60 R 18
BATTERIE	Lithium-ion 52 kWh
COFFRE	565 dm³**
POIDS	1987 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	160 km/h
0 à 100 km/h	9s0
TEMPS DE CHARGE	5h30 (11kW)
AUTONOMIE	364 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

ID.4 GTX 340 Life Max

Plaisir intégral ?

Si la version Pro remaniée et son moteur de 286 ch (avec transmission intégrale en option) est désormais très performante, Volkswagen booste aussi la version sommet de gamme GTX, qui passe à 340 ch. Ainsi doté, le SUV électrique assure des accélérations sportives tout en se montrant parfaitement stable en sortie de virage sur sol mouillé. D'un autre côté, son surpoids se paie par un comportement un peu plus pataud lors des évitements d'urgence et au freinage. Pas vraiment sportif donc. D'après Volkswagen, la perte d'autonomie par rapport au Pro 4Motion est limitée à environ 15 km. Mais le prix passe le plafond du bonus...

+ Performances
Motricité

- Poids
Autonomie en berne

Dans cette version GTX, l'ID.4 offre 340 ch et une transmission 4x4 grâce à un second moteur situé sur l'essieu avant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54 990 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 21 - 255/40 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2294 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	26,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,5 s
TEMPS DE CHARGE	30 min (rapide) 7h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

ID.4 Pro 286 Life Max

Le courant passe

L'ID.4 est un SUV compact qui reprend la base de l'ID.3 mais avec des capacités de batterie supérieures. Au côté des versions "Pure" de 52 kWh, beaucoup trop justes pour envisager de longs voyages, on trouve donc des modèles "Pro" de 77 kWh, au rayon d'action beaucoup plus étendu. Selon les mesures réalisées par le laboratoire Auto Plus, l'allemand peut ainsi couvrir plus de 400 km sans ravitailler en milieu urbain, et plus de 350 km sur autoroute, même si la prudence invitera à "faire le plein" avant. Vif à l'accélération, maniable et plutôt agile, l'ID.4 se montre par ailleurs agréable à conduire.

+ Autonomie correcte
Agrément de conduite
Diamètre de braquage

- Tarifs

Cette version Pro est désormais dotée de 286 ch. Appréciable, d'autant que les tarifs... baissent !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	46 990 € - 6 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 3000 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	565 dm³
POIDS	2200 kg
L x l x h (en m)	4,59 x 1,86 x 1,64
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,7 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	48h (secteur) 7h30 (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

ID.5 Pro 286

Un SUV coupé ambitieux

Version coupé du SUV électrique ID.4, l'ID.5 ne compromet pour autant ni sa généreuse habitabilité, ni son coffre. Mieux : la ligne plongeante à l'arrière, plus aérodynamique, permet de grappiller de précieux kilomètres d'autonomie (440 km mesurés en moyenne). De quoi voyager sereinement, d'autant que l'ID.5 séduit par son silence même à allure de croisière, et sa douceur générale. Mais, à motorisation et batterie équivalentes, le tarif explose par rapport à l'ID.4 : + 4510€ ! Voilà qui fait cher la coupe... D'autant qu'elle lui coûte le bonus écologique : l'écart grimpe donc à 8 510 € ! Difficilement justifiable.

+ Habitabilité généreuse
Autonomie améliorée

- Surcoût ambitieux
Détails de finition

La ligne de toit ne pénalise pas du tout l'espace à bord et rajoute même de l'autonomie. Mais à quel prix...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 500 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	544 dm³
POIDS	2151 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 30 min (rapide)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

ID.5 GTX 340 ch

Plus GT que GTI

Performant, l'ID.5 GTX l'est assurément. Mais il n'est pas vraiment sportif et préfère la conduite coulée.

Comme l'ID.4 dont il dérive, le SUV coupé électrique ID.5 a droit à sa version performante, nommée GTX. Là aussi, il n'est pas vraiment question de sport, tant à cause du poids (2 250 kg) que des réglages finalement peu engageants de ce SUV familial. Qu'importe, on apprécie ses belles qualités de voyageur : silence, confort, habitabilité... L'autonomie est logiquement un peu moins généreuse que sur les versions moins puissantes, mais reste correcte. Ce qui l'est moins, c'est le prix demandé : 59 450 € ...hors options ! Un tarif qui a certes récemment baissé, mais qui reste très ambitieux.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59500 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	NC Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 20 - 255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	544 dm³**
POIDS	2242 kg
L x l x h (en m)	4,60 x 1,86 x 1,62
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 58h (secteur)
AUTONOMIE	532 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Performances
Confort général

- Tarif très élevé
Pas vraiment sportif

Tiguan 1.5 eHybrid 272 R-Line

Plus loin, plus cher !

Le nouveau Tiguan est disponible en deux versions hybrides rechargeables : 204 ou 272 ch, comme ici.

Récemment renouvelé, le Tiguan, star de la marque, embarque logiquement son système hybride rechargeable de dernière génération. Ce groupe de 272 ch a déjà été aperçu sur les Passat et Golf, et se distingue surtout par une impressionnante autonomie en mode 100 % électrique : 89 km en conditions variées, selon nos mesures. Seuls les SUV premiums comme le Mercedes GLC font mieux, mais ils sont encore plus chers. Non pas que le Tiguan est accessible : en finition R-Line, on flirte avec les 60 000 €... Mais, outre un comportement peu inspiré, il est difficile de lui faire de vrais reproches.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57550 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	10 g/km + 670 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	272
Couple	400
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 6 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	45 litres
COFFRE	495/635 dm³
POIDS	1900 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	216 km/h
1000 m D. A.	28,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,4 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie électrique
Habitabilité
Conso. raisonnable

- Comportement fade

Tiguan 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line Exclusive

Campé sur ses appuis

Assez imposant, le nouveau Tiguan adopte le style tout en rondeur de la gamme électrique ID.

Le Tiguan est l'une des stars de Volkswagen. Son renouvellement n'est donc pas complètement radical, une habitude maison. Pas de style tranchant ici, le Tiguan renforce plutôt ses atouts principaux : des moteurs ronds et performants, un intérieur logeable, et une belle qualité de fabrication. Les interfaces, repensées, sont plus intuitives, tout comme le très grand écran central. Malheureusement, les tarifs s'envolent, jusqu'à se dépasser les 60 000 € ici, malus compris pour cette version hybride légère... Et il n'est pas exempt de défauts : amortissement ferme, direction peu agréable...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	57500 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km + 2918 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm³
Puissance	150 ch à 5000 tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	590/730 dm³
POIDS	1639 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,85 x 1,66
VITESSE MAXI	194 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,9 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Logeable à l'arrière
Bons moteurs

- Tarif élevé
Confort ferme

Tiguan 2.0 TDI 150 DSG7 Elegance

Un dernier tour ?

Sobre, performant, et globalement agréable, ce TDI offre de belles prestations. Mais son prix est difficile à justifier.

Le tout nouveau Tiguan est toujours disponible avec un bloc diesel. Le 2.0 TDI est le seul survivant du genre, dans cette version de 150 ch. Malgré le gabarit généreux du Tiguan, et la masse qui va avec (1 700 kg), il reste satisfaisant côté performances. Le point crucial reste évidemment la consommation : le TDI est calé sous les 6 l/100 km en moyenne, et descend à 5,6 l/100 km sur autoroute. Probant ! Son seul vrai problème : le 1.5 eTSI essence micro-hybride de 150 ch, 3 200 € moins cher et pas beaucoup plus gourmand. A réserver aux gros rouleurs friands d'autoroute donc. Et le Tiguan n'est toujours pas donné...

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	54700 € - 8 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	143 g/km + 2991 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3500 tr/mn
Couple	360 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/50 R 19
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	590/730 dm³
POIDS	1700 kg
L x l x h (en m)	4,54 x 1,86 x 1,66
VITESSE MAXI	200 km/h
1000 m D. A.	31,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	6,6 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Diesel sobre
Intérieur logeable

- Tarifs élevés
Surcoût face à l'essence

Tayron 1.5 eTSI 150 DSG7 Life Plus

Le grand frère change de nom

Nouveau venu dans la gamme Volkswagen, le Tayron n'est en fait que le remplaçant direct de l'ancien Tiguan Allspace. Comme ce dernier, le SUV familial, qui peut accueillir jusqu'à 7 occupants, prend pour base son petit frère le Tiguan. L'empattement est allongé de 11 cm, et la longueur totale de 24 cm. Le tout, évidemment, au profit des places arrière et du coffre. Notez tout de même qu'il est impossible d'obtenir une configuration 7 places en version hybride rechargeable. Pour le reste, l'ensemble est très proche du Tiguan : compétent, bien fini, et encore plus logeable, même si le troisième rang servira surtout à dépanner. L'eTSI 150 ch fait le job, mais se montre un peu trop bruyant en relance et n'est pas particulièrement sobre.

L'habitabilité au second rang est généreuse mais les places du fond ne serviront qu'à dépanner.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**51900 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	146 g/km **+ 2850 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1498 cm^3
Puissance	150 ch à nc tr/mn
Couple	250 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	255/40 R 20
RESERVOIR	55 litres
COFFRE	675/850/350 dm^3
POIDS	1710 kg
L x l x h (en m)	4,80 x 1,86 x 1,67
VITESSE MAXI	193 km/h
1000 m D. A.	32,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Habitabilité XXL
Finition flatteuse

- Moteur bruyant
3e rang exigu

Ce n'est pas qu'une ressemblance : le Tayron n'est autre qu'un Tiguan rallongé de 24 cm.

ID.7 Tourer 86 kWh GTX 340 ch

Le break TGV ?

Une fois n'est pas coutume, Volkswagen débarque là où on ne l'attend pas : dans le club très fermé des breaks électriques ! Ils ne sont pas beaucoup à proposer ce format. Dans la pratique, cette ID.7 Tourer est, comme son nom l'indique, une variante de la berline électrique du même nom. Curieusement, le break est le seul à pouvoir recevoir l'appellation GTX et la puissance (340 ch) qui va avec. L'ensemble est performant mais pas vraiment sportif. La soute ne gagne que 13 dm^3 sur le papier, mais elle est plus accessible et modulable. Le volume atteint 605 dm^3 avec la banquette arrière redressée à la verticale. Rationnelle ? Difficile de dire ça d'un break facturé 75 000 € et dont l'autonomie devrait avoisiner les 400 km en moyenne.

Bien fini, logeable, moderne, l'intérieur de cette ID.7 - Tourer ou non - fait le job.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**75000 €** - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	340 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 255/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 86 kWh
COFFRE	605 dm^3
POIDS	2339 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,86 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s5
TEMPS DE CHARGE	26 min (rapide) 9h (11kW)
AUTONOMIE	574 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

+ Soute pratique
Performances

- Tarif très élevé
Autonomie moyenne

Les breaks électriques ne courent pas les rues ! En version Tourer, l'ID.7 gagne une soute plus logeable.

ID.7 Pro Life Max 286 ch

Fausse bonne ID ?

Longue de 4,97m, l'ID.7 est très accueillante aux places arrière, et son amortissement est doux.

Après les ID.3, 4 et 5, voici le vaisseau amiral de la gamme électrique de Volkswagen : l'ID.7. Comme son nom de l'indique pas, il s'agit ici d'une grande berline de près de 5m de long. Elle se démarque aussi par un tarif très ambitieux : presque 60 000 € dans cette version d'entrée de gamme ! Difficile à justifier face à Tesla, ou même des challengers comme la Hyundai Ioniq 6 ou la BMW i4. L'ID.7 ne manque pourtant pas d'atouts, à commencer par une habitabilité XXL et un beau niveau de confort. La finition est correcte, et la présentation ultra moderne. Mais l'autonomie est correcte, sans plus.

+ Habitabilité généreuse
Niveau de confort

- Tarif élitiste
Autonomie quelconque

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59990 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	286 ch
Couple	545 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 255/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	540 dm³
POIDS	2190 kg
L x l x h (en m)	4,97 x 1,87 x 1,54
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	27,9 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,0 s
TEMPS DE CHARGE	8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Touareg eHybrid 462 R

L'R de rien

Le Touareg R passe de 381 à 462 ch grâce à son calculateur moteur reprogrammé.

Pour un gros billet de plus, le Touareg hybride devient "R" et troque son V6 3.0 turbo de 340 ch secondé par un moteur électrique de 136 ch par... les mêmes moteurs ! Et pourtant, VW annonce une puissance totale en hausse de 81 ch ! L'astuce avancée ? "Un réglage logiciel plus sportif du système hybride" ! De fait, avec un total de 462 ch au lieu de 381 ch, les accélérations sont beaucoup plus vives. Mais, toujours privé de roues arrière directrices, le Touareg R reste pataud, même s'il dispose en plus de suspensions pneumatiques en série. Pas de quoi justifier un tel tarif, affublé qui plus est d'un joli malus au poids.

+ Performances

- Comportement pataud
Surcoût pas vraiment justifié
Malus au poids

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	107500 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	51 g/km + 13130 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	462
Couple	700
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	285/35 R 22
RESERVOIR	76 litres
COFFRE	500/645 dm³
POIDS	2494 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,99 x 1,72
VITESSE MAXI	250 km/h*
1000 m D. A.	25,4 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,3 s
CONSOMMATION MOYENNE	10,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★☆☆

Touareg eHybrid 381 Elegance

Poids lourd

Depuis son très léger restylage, les tarifs du Touareg ont augmenté.

Le diesel n'est plus en odeur de sainteté, tandis que les hybrides rechargeables sont portés aux nues. Fort logiquement, le Touareg a viré sa cuti : adieu les TDI, place à un V6 turbo essence de 3 litres couplé à un moteur électrique. L'ensemble développe 381 ch dans cette version eHybrid et promet une autonomie de 49 km en mode électrique. Les performances sont impressionnantes, surtout que l'engin dépasse les 2,4 tonnes à vide. Mais il n'aime pas être brusqué, les roues arrière directrices ayant disparu. On se consolera avec l'habitacle aussi luxueux que futuriste. Le malus au poids commence à chiffrer.

+ Confort
Présentation

- Comportement pataud
Plus d'option 4 roues directrices

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	90300 € - 22 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	50 g/km + 12350 €
MOTEUR	6 cyl. en V + élec., 24S
Cylindrée	2995 cm³
Puissance	381 ch cumulés
Couple	600 Nm cumulés
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/55 R 19
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	500/645 dm³**
POIDS	2443 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,99 x 1,72
VITESSE MAXI	250 km/h
0 à 100 km/h	5s9
CONSOMMATION MIXTE	2,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Caddy 2.0 TDI 102

Tenue de Golf...

Le Caddy ressemble de moins en moins à un utilitaire et reste très spacieux. Mais le TDI 102 est un peu juste.

Les ludospaces se sont fait un peu voler la vedette ces temps-ci. Mais le dernier Volkswagen Caddy ne se laisse pas abattre. Non seulement il propose toujours un espace intérieur généreux, mais il avance une plateforme de Golf 8, gage d'un bon compromis confort / efficacité, et une bouille qui n'est pas sans rappeler sa célèbre frangine. Par ailleurs, sa planche de bord est joliment dessinée et dotée d'office d'un écran multimedia de bonne taille. Enfin, ses deux portes coulissantes facilitent l'accès aux places arrière. Le 2.0 TDI 102 ch est toutefois un peu juste, et son prix élevé, d'autant qu'il n'évite pas le malus.

+ Espace intérieur
Aspects pratiques
Présentation

- Moteur juste

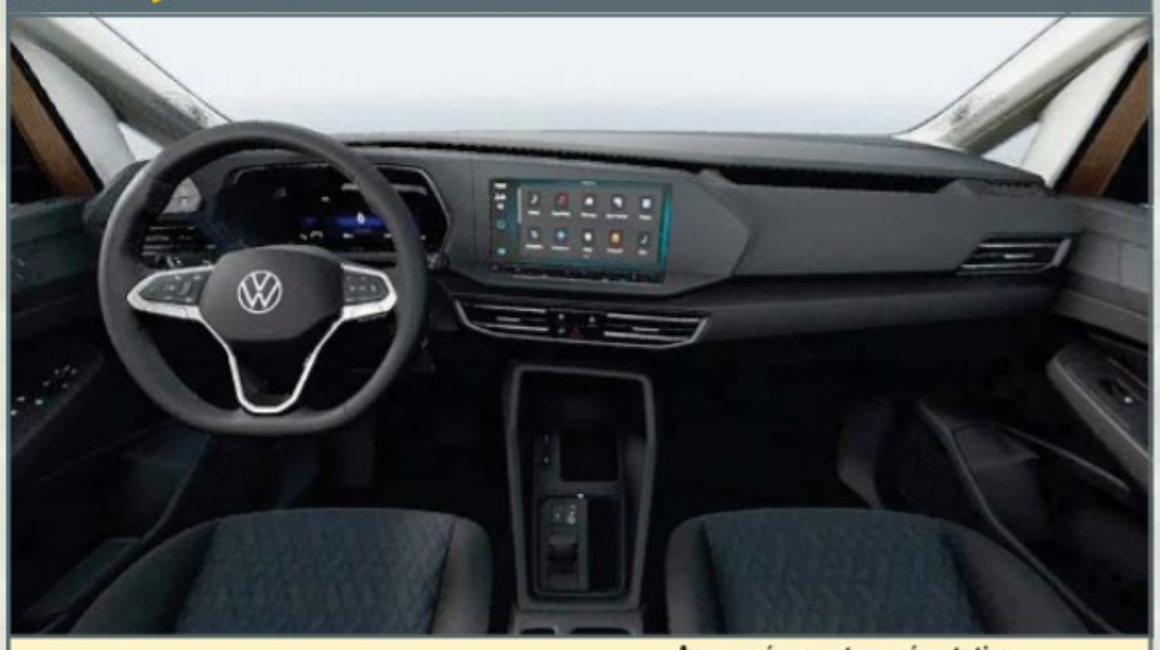
Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32650 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	128 g/km + 1170 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	102 ch à 2750 tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	760 dm³**
POIDS	1685 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	175 km/h
0 à 100 km/h	13s5
CONSOMMATION MIXTE	4,9 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

Caddy 2.0 TDI 122 DSG7 Life



Avec ses écrans et sa présentation soignée, le Caddy ne fait pas utilitaire.

Camionnette de luxe

Dans cette version haut de gamme, le Caddy n'a quasiment plus rien à envier aux berlines et SUV de la marque. Déjà, cette finition Life offre une flopée d'équipements modernes, notamment deux grands écrans haute définition (l'un pour l'instrumentation, l'autre pour le système multimédia/GPS), un démarrage sans clef et une commande vocale. Ensuite, il dispose d'un moteur diesel suffisamment alerte, à défaut d'être discret, et de la douce et rapide boîte auto DSG. Ainsi, on oublie vite qu'il dérive d'un fourgon à l'espace intérieur géant. Hélas, le prix est très élevé pour un ludospace.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	39590 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	136 g/km + 1844 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	122 ch à 2750 tr/mn
Couple	320 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	215/55 R 17
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	760 dm³
POIDS	1670 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	186 km/h*
1000 m D. A.	34,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	6,0 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Habitabilité et coffre
Sobriété

- Tarif
Moteur sonore

Caddy California 2.0 TDI 122

Peu encombrant, ce Caddy peut stationner partout.

Petit campeur...

VW transforme ses utilitaires en camping-cars depuis des lustres. Logiquement, le dernier Caddy a donc droit à un aménagement "California". Tous en gardant 5 sièges, l'apprenti globe trotter offre ainsi un mini-lit pliant (1,98 m de long pour 1,07 m de large), une petite kitchenette coulissante et une table pliante escamotable avec ses chaises. Une tente pour quatre à six personnes, à fixer derrière le véhicule, peut compléter l'ensemble. Mais dans un petit fourgon au gabarit si réduit, l'espace est compté : 2740 € plus chère, la version maxi (+35 cm) améliore un peu les choses.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	43 900 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	131 g/km + 2452 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	122 ch à 2750 tr/mn
Couple	320 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	NC dm³
POIDS	1776 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,86 x 1,84
VITESSE MAXI	187 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	5,0 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

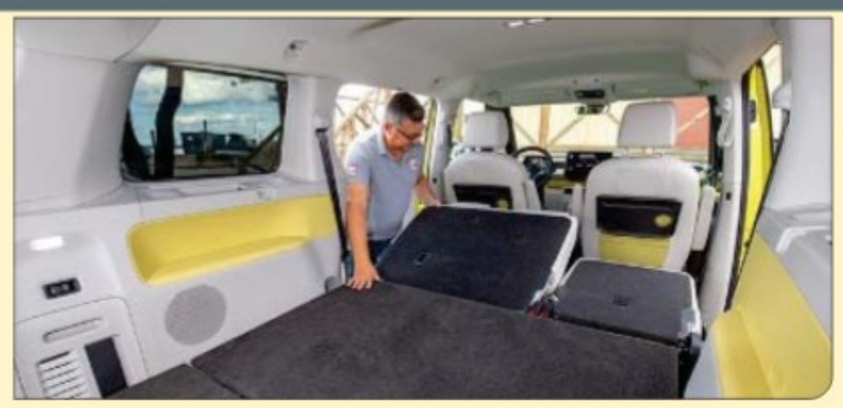
+ Aspects pratiques
Gabarit

- Espace réduit
Tarifs

ID. Buzz 77 kWh Pro 286 5 pl.

Papa cool

Le look néo-rétro de ce Combi moderne fait mouche : rarement un transporteur de troupes aura autant attiré l'œil ! Reprenant la plateforme de l'ID.4, avec ici une batterie de 77 kWh, l'ID.Buzz est pénalisé par son gabarit hors norme qui pèse lourdement sur l'autonomie. Il est récemment passé de 204 à 286 ch, pour des reprises tout à fait suffisantes. Reste que voyager à bord est bien agréable : l'ambiance est très moderne, modulable à souhait (mais moins qu'un Multivan), même si la liste d'options est longue (2810 € pour la déco biton rétro !). Et si le tarif de base a un peu baissé, il reste très élevé. Les hippies version 2025 devront avoir un portefeuille bien rempli...



L'ID.Buzz, fidèle à sa vocation, est très modulable. L'espace habitable peut se transformer en soute géante.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52850 € - NC
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	204 ch
Couple	310 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/55 R 19 - 255/50 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 77 kWh
COFFRE	1100/1283 dm³
POIDS	2709 kg
L x l x h (en m)	4,72 x 1,99 x 1,94
VITESSE MAXI	147 km/h
1000 m D. A.	33,2 s
80 à 120 km/h (en drive)	7,2 s
TEMPS DE CHARGE	7h30 (11kW) 58h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Look néo-rétro
Conception moderne

- Autonomie juste
Tarif / options

Le look de ce Combi électrique fait mouche ! Dommage que la déco rétro biton soit si chère payée.

Grand California 600 2.0 TDI 177 ch

Studio sur roues !

Vous jugez le California trop petit ? Alors optez pour le grand, de 6 m voire 6,80 m de long ! Reposant sur la plateforme de l'utilitaire Crafter, il se reconnaît à sa réhausse de toit qui ne facilité pas l'accès au parkings mais permet aux grands de se déplacer sans baisser la tête. Mieux, il offre kitchenette avec frigo 70 litres, deux brûleurs à gaz, un évier, deux coins couchage avec de bons matelas, de vrais toilettes et d'une douche (la cuve à eau contient 100 litres). De son côté, le 2.0 TDI fait son job, bien aidé par une boîte automatique douce, et consomme entre 10 et 13 l/100 km.

Marchepied automatique, store latéral, table et chaises pliantes logées dans les portes arrière... le Grand California pense à tout !

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	89500 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	286 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	177 ch à 3600 tr/mn
Couple	410 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/65 R 16
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	800+180 dm³
POIDS	3108 kg
L x l x h (en m)	5,99 x 2,04 x 2,98
VITESSE MAXI	162 km/h
0 à 100 km/h	NC
CONSOMMATION MIXTE	11,4 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

+ Vrai camping car !
Confort
Moteur

- Tarif

Transporter 6.1 Van 2.0 TDI 150 DSG7 L1 Business

Indémodable

Comme la Caravelle, le Transporter attend encore son renouvellement. Mais cette version 6.1 n'est pas dépassée, au contraire. La planche de bord reste cossue, tandis que l'on a accès à des équipements modernes, comme la caméra de recul, l'AFIL ou le régulateur adaptatif. Le T6 propose le 2.0 TDI décliné en quatre niveaux de puissance : 90, 110, 150 et 204 ch. Si la version la plus modeste est un peu juste, les 110 et 150 ch offrent une belle polyvalence, surtout la seconde, qui peut s'associer à l'excellente boîte auto. DSG. Le tout, sans grever les coûts d'utilisation. Cette génération n'est plus disponible que sur stock.

En attendant une nouvelle génération, le Transporter 6.1 demeure un travailleur volontaire, moderne et valorisant.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	47520 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	197 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	150 ch à 3250 tr/mn
Couple	340 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	205/65 R 16
RESERVOIR	70 litres
COFFRE	5291 dm³
POIDS	1955 kg
L x l x h (en m)	4,91 x 1,91 x 1,99
VITESSE MAXI	183 km/h*
1000 m D. A.	34,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	9,2 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,3 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de la boîte
Performances
Qualité de fabrication

- Options nombreuses

Caddy Cargo 2.0 TDI 102 Business

Traitement VIP

Le Caddy Cargo arbore un look résolument moderne, à l'image de sa plate-forme, partagée avec la dernière Golf. Des soubassements qui lui permettent d'adopter des équipements dernier cri (instrumentation numérique, AFIL, freinage anti-collision...) mais aussi un essieu arrière sophistiqué, garant d'un meilleur confort. Dommage que les commandes sensitives (clim', volume de la radio) soient aussi peu intuitives, et que le niveau de finition reste sommaire. Le 2.0 TDI de 102 ch se montre volontaire et sobre, bien qu'un peu trop présent sur le plan sonore. Quant au comportement routier, il est au meilleur niveau.

La face avant du Caddy Cargo s'inspire des Volkswagen les plus récentes dont la Golf 8 et l'ID.3. Plutôt valorisante donc !

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	32580 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	129 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	102 ch à 2750 tr/mn
Couple	280 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/60 R 16
RESERVOIR	50 litres
COFFRE	3100 dm³
POIDS	1500 kg
L x l x h (en m)	4,50 x 1,86 x 1,86
VITESSE MAXI	173 km/h*
1000 m D. A.	35,0 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	10,4/12,1/20,0 s
CONSOMMATION MOYENNE	5,9 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Dotation de série
Confort

- Ergonomie des interfaces
Beaucoup de plastiques durs

Crafter Van 30 2.0 TDI 140 L3H3 Business

C'est lui le patron !

Si l'ancien Crafter était un Mercedes Sprinter déguisé, le dernier modèle ne doit plus rien à personne. La soute est spacieuse et très accessible (large porte latérale, poignées de maintien, seuil bas), et l'habitacle confortable, ergonomique et fourni en rangements. Mais c'est encore au plan des qualités routières qu'il se montre le plus convaincant, avec un comportement sûr (il existe en traction, comme ici, mais également en propulsion et intégrale) et un 2.0 TDI 140 souple et sobre. Seul bémol : le tarif est élevé et continue de grimper, d'autant que l'équipement n'est pas spécialement riche.

Spacieux et plaisant à conduire, le Crafter est une réussite mais il facture cher ses charmes.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	52848 € - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	254 g/km 0 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1968 cm³
Puissance	140 ch à 3600 tr/mn
Couple	340 Nm à 1600 tr/mn
ALIMENTATION	Diesel + 1 turbo
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte manuelle 6 vitesses
PNEUS	205/75 R 16
RESERVOIR	75 litres
COFFRE	10991 dm³
POIDS	2344 kg
L x l x h (en m)	5,99 x 2,04 x 2,59
VITESSE MAXI	NC
1000 m D. A.	37,9 s
80 à 120 km/h (en 4e/5e/6e)	16,8/17,0/22,1 s
CONSOMMATION MOYENNE	9,8 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Agrément de conduite
Volume de chargement
Cabine plaisante

- Tarif élevé

En avant les beaux jours

Votre abonnement à

3€

LE 1er MOIS

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/hs-104
ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670157

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

☐ **Formule MENSUELLE** — **3€** le 1er mois **seulement**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de ~~15,59€~~*.
Résiliable sans frais à tout moment(1). (1)

☐ **Formule ANNUELLE** — **5 mois OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium **+ une montre en cadeau** pour **99€ seulement** au lieu de ~~187,03€~~*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(2). (2)

2 Je choisis le mode de paiement

Par prélèvement automatique Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB

IBAN: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Le:

Date et signature obligatoires

Par carte bancaire (**Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!**). Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/hs-104** la boutique officielle d'Auto Plus

Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) **libellé au nom d'Auto Plus** à:
Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

3 Je complète mes coordonnées

**À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire): / /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email: Téléphone:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04€) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1er mois, je serai prélevé de 8 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/06/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com

VOLVO

Volvo affiche clairement son ambition de devenir, à court terme, un constructeur 100 % électrique. En parallèle de quelques ajustements apportés au groupe motopropulseur de l'EC40, la marque lève surtout le voile sur l'EX90, déclinaison électrique du XC90.

Volvo Automobiles France
131-151, rue du 1er Mai
ZAC des Hautes Pâtures
92737 Nanterre Cedex
Tél : 01 56 83 54 00
www.volvocars.fr

V60 B4 Ultra

Ambiance scandinave

Cette deuxième génération de V60 partage sa plateforme avec les XC60, dont elle s'inspire pour le style. L'ambiance intérieure est chic et de très bon goût. Les passagers profitent d'une habitabilité en net progrès, mais le tunnel de servitude reste imposant. Cette finition ultra luxe fait le plein d'équipements et la part belle à la technologie (assistance au changement de file, freinage auto, conduite semi-autonome de niveau II jusqu'à 130 km/h). Ce bloc de 197 ch au couple généreux (420 Nm) est parfaitement adapté, mais la boîte auto. à 8 rapports pourrait-être plus réactive.

Agrément de conduite
Technologie disponible

Tarif
Réactivité boîte auto

L'écran tactile est un peu le poste de commandement de ce V60. Son maniement requiert tout de même de la pratique.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	59950 € - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	144 g/km + 2399 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1969 cm³
Puissance	197 ch à 4750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	225/50 R 17
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	411 dm³**
POIDS	1734 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,85 x 1,44
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	6,2 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

EX30 Single Extended Range 272 ch Ultra

L'urbain très branché

Avec ses 4,24 m de long, ce très looké EX30 aura fort à faire puisqu'il devra affronter quelques modèles phares comme le Peugeot E-2008 ou le Hyundai Kona EV. Mais bonne nouvelle, depuis cette année, la fabrication a lieu en Belgique. De ce fait, les versions facturées sous les 47 000 € peuvent profiter du fameux bonus. Pour séduire, le Volvo avance de sérieux arguments, à commencer par son moteur de 272 ch qui assure des relances canons. Nous avons, par ailleurs, été conquis par son comportement abouti et son excellent niveau de confort. L'autonomie ? En usage mixte, n'espérez pas dépasser les 340 km.

La planche de bord affiche une imposante tablette tactile qui regroupe toutes les fonctions du véhicule... façon Tesla!

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	49550 € - 5 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique
Puissance	272 ch
Couple	343 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	245/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 69 kWh
COFFRE	357+15 dm³
POIDS	1816 kg
L x l x h (en m)	4,24 x 1,84 x 1,55
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	26,6 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 62h (secteur)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Agrément routier
SUV confortable

Toujours pas de bonus
Coffre

L'EX30 s'avère très plaisant à mener et son confort de suspension devrait séduire le plus grand nombre.

V60 Recharge T6 AWD Plus

Un hybride de référence

A partir de 64 300 €, la très élégante V60 se décline en version hybride rechargeable. En cumulant son petit moteur électrique et son bloc thermique, le break dispose de 400 ch. Une puissance suffisante, d'autant que la douceur exemplaire de cette mécanique séduit. Autre avantage, une fois la batterie pleine, la V60 peut parcourir jusqu'à 64 km. Pas mal ! Cela dit, une fois les accus à plat, le 4 cylindres turbo boit en moyenne 8,7 l/100 km. A noter que la V60 T6 et ses 2 060 kg n'aime pas être chahutée dans les virages. Son truc : avaler les kilomètres sur autoroute.

La finition intermédiaire Plus est bien équipée : hayon électrique, sellerie cuir, sièges AV électriques, etc.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**68 700 €** - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	17 g/km **+ 2975 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 969 cm³
Puissance	350
Couple	350 + 309
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/40 R 19
RESERVOIR	60 litres
COFFRE	411 dm³
POIDS	2060 kg
L x l x h (en m)	4,78 x 1,85 x 1,43
VITESSE MAXI	183 km/h
1000 m D. A.	26,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,5 s
CONSOMMATION MOYENNE	7,2 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Douceur de la mécanique
Autonomie en tout électrique

- Poids élevé
Dynamisme

XC40 B4 197 Plus

L'optimisation selon Volvo

Outre son nouveau maquillage, le Volvo B4 dispose d'un système d'hybridation légère et d'une boîte auto. La DCT7 remplace la vieillissante Geartronic 8. Quoi qu'il en soit, le 2.0 turbo essence de 197 ch, offre des performances idéales. Cet ensemble mécanique se distingue aussi par sa grande douceur d'utilisation. Et grâce à son système micro-hybride, la consommation en cycle mixte s'avère très raisonnable (6,6 l/100 km). Ceux qui veulent profiter d'une dotation ultra complète (toit panoramique, conduite semi-autonome de niveau 2...) pourront se tourner vers la finition Ultra à 52 100 €...

La finition Plus bénéficie déjà d'une dotation complète, avec les sièges et le volant chauffants, la caméra de recul...

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**49 300 €** - 11 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km **+ 3079 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 969 cm³
Puissance	197 ch à 4 750 tr/mn
Couple	300 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/55 R 18
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	509 dm³**
POIDS	1 702 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	7s6
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Conso modérée
Douceur d'utilisation
Dotation appréciable

- Comportement routier

XC40 B3 Start

Un peu plus réjouissant

Volvo réduit la gamme de son XC40 à deux versions essence micro-hybrides (le modèle 100 % électrique devient EX40). En entrée de gamme, le petit SUV troque son vulgaire 3 cylindres contre un 4 cylindres micro-hybride de 163 ch. Si les performances demeurent quasi identiques, la douceur d'utilisation se révèle plus agréable et la conso plutôt modérée (6,6 l/100 km). Sur la route tout n'est pas rose. Le train avant est peu incisif et les suspensions peinent à contenir le SUV sur les routes bosselées. Cependant, vous pouvez toujours compter sur une finition exemplaire et une habitabilité correcte.

Désormais, le XC40 laisse le choix entre deux modèles micro-hybrides.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**44 200 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	149 g/km **+ 3808 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 969 cm³
Puissance	163 ch à 4 750 tr/mn
Couple	265 Nm à 1 500 tr/mn
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo + électrique
TRANSMISSION	Aux roues AV Boîte auto. 7 vitesses
PNEUS	235/60 R 17
RESERVOIR	54 litres
COFFRE	509 dm³**
POIDS	1688 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,66
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	8s6
CONSOMMATION MIXTE	6,6 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Douceur d'utilisation
Finition

- Consommation
Train avant 'léger

EX40 Single Start

Changement d'appellation

Rebaptisé EX40, le SUV compact 100 % électrique débute avec une modeste version de 238 ch. Contrairement à son grand frère de 408 ch, ce modèle de base Single, dont les tarifs débutent à 46 950 € en finition Start, ne dispose que d'un seul moteur électrique entraînant les roues arrière. Malgré un poids assez élevé (2 000 kg), les relances se révèlent satisfaisantes et la batterie de 70 kWh autorise une autonomie de 350 km. En ville, c'est mieux : 403 km. Cerise sur le gâteau, ce EX40 accepte les charges rapides (150 kW). De ce fait, la batterie récupère 80 % de l'énergie en 30 min, environ.

Le XC40 est rebaptisé EX40 lorsqu'il est propulsé par un moteur électrique.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**46 950 €** - 7 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	238 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 70 kWh
COFFRE	509+37 dm³
POIDS	2 000 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,8 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 34 min (rapide)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Modèle homogène
Autonomie correcte
Relances satisfaisantes

- Poids encore trop élevé

EX40 Twin Performance Ultra

440 ch sous le capot !

Facturé 4 200 € de plus que le EX40 Single (un seul moteur électrique), le modèle Twin Performance bénéficie comme son appellation l'indique de deux moteurs pour une puissance combinée de 442 ch ! Sur la route, le SUV préfère la douceur au dynamisme, notamment à cause de son poids. Cela dit, les accélérations étonnent et la grosse batterie de 82 kWh permet d'effectuer 522 km, selon le constructeur. Une valeur très ambitieuse et à la hauteur des meilleurs de sa catégorie. Quant à l'habitacle, il conserve les mêmes dimensions que celles des versions micro-hybrides.

Avec ses 442 chevaux, les accélérations du EX40 Twin Performance laissent bouche bée.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	65 400 € - 14 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	442 ch
Couple	670 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	509+ 37 dm³
POIDS	2 158 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	182 km/h
1000 m D. A.	25,5 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,6 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Performances
Douceur mécanique

- Poids
+ de 60 000 €

EC40 Single Start

Nouvelle silhouette

Comme d'autres constructeurs, Volvo propose un SUV au look de coupé. Basé sur la même plateforme que le XC40 / EX40, le EC40 a pour particularité de n'être disponible qu'en version 100 % électrique. En entrée de gamme, le SUV dispose ainsi de 238 ch et sa batterie de 69 kWh autorise une autonomie vérifiée de 365 km. A bord, la présentation suédoise séduit mais en y regardant de plus près, on découvre quelques plastiques bas de gamme. A l'arrière, les passagers profitent d'un bel espace au niveau des jambes, cependant la garde au toit limitée peut gêner les plus grands.

Pour recharger la batterie du EC40, comptez pas moins de 7h à 11 kW et seulement 30 min via une borne de recharge rapide.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	48 500 € - 6 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique synchrone
Puissance	238 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 255/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 67 kWh
COFFRE	479+37 dm³
POIDS	2070 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,88 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
1 000 m D. A.	29,0 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	7h (11kW) 26 min (rapide)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

+ Look
Autonomie
Gabarit

- Trop lourd

EX40 Single Extended Range 252 ch Start

L'expérience fait la différence

Plus homogène que l'EX30, le Volvo EX40 séduit par son équilibre général. Sa direction plus ferme, son confort supérieur, une finition plus soignée et une meilleure habitabilité en font un SUV plutôt rassurant pour les plus longs trajets et agréable au quotidien. Son mode "one pedal", assez abouti, renforce également l'agrément de conduite. Surtout, il se démarque par une autonomie plutôt confortable. Sa batterie de 82 kWh lui permet de parcourir en moyenne jusqu'à 440 km. Correct ! Finalement, seules ses interfaces un peu datées trahissent l'âge avancé de ce petit SUV électrique.

A l'intérieur, le petit écran tactile a pris un petit coup de vieux mais la finition apparaît cossue.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50 200 € - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	252 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/45 R 20 - 255/40 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	509+37 dm³
POIDS	2038 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,87 x 1,65
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	28,8 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Autonomie convenable
Habitabilité / présentation

- Ecran vieillissant
Prix pas très amical

Cette version de l'EX40 peut parcourir en moyenne 440 km et comptez 28 min d'attente pour recharger la batterie sur une borne rapide.

EC40 Single Extended Range 252 ch Plus

Mieux mais à quel prix ?

Le Volvo C40, appelé désormais EC40, gagne en maturité avec sa version propulsion Extended Range. Toujours aussi élégant, confortable et bien équipé, il embarque une batterie de 82 kWh et un moteur de 252 ch pour une autonomie de 440 km (mesurée par notre labo). Agréable à conduire, il compense son coffre de 413 dm³ par un bon agrément de conduite et une finition soignée. Toutefois, ses réglages de conduite limités et son tarif élevé face à des rivaux comme le Peugeot e-3008 ou le VW ID.5, plus accessibles et spacieux, viennent nuancer son attractivité. À vous de trancher.

Bien construite et fonctionnelle, la planche de bord du Volvo EC40 s'avère flatteuse.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**57950 €** - 9 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km **0 €**
MOTEUR	Electrique
Puissance	252 ch
Couple	420 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Aux roues AR Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	479+37 dm³
POIDS	2060 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,88 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
1000 m D. A.	29,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	4,6 s
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Dotation
Ambiance intérieure
Comportement

Prix de base

Afin d'harmoniser les noms de ses véhicules électriques, Volvo a renommé le C40. Appelez-le désormais EC40.

EC40 Twin Performance 442 ch Ultra

Looké mais pas sportif

Si les 238 ch du EC40 de base ne vous suffisent pas, voici la version Twin avec ses 442 ch ! Le surcoût ? 7 450 € en finition Plus. A ce tarif, on profite d'une autonomie moyenne de 552 km, selon Volvo mais un peu moins dans la vraie vie. Et comme ce SUV est propulsé par deux moteurs électriques, le 0 à 100 km/h est franchi en 4s6. Néanmoins, la sportivité n'est pas l'atout majeur du EC40. Son poids trop élevé (2 191 kg) et son châssis peu affûté n'incitent pas à hausser le rythme dans les virages. En revanche, face à ses concurrents directs, il affiche un meilleur rapport prix / équipement.

Pouvoir d'accélération
Equipement correct

Agilité / poids
Confort perfectible

Tout comme les autres modèles de la gamme, le EC40 peut désormais profiter de la nouvelle interface multimédia Google.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**62150 €** - 15 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km **- 0 €**
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	442 ch
Couple	670 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	235/50 R 19 - 255/45 R 19
BATTERIE	Lithium-ion 82 kWh
COFFRE	479+37 dm³**
POIDS	2191 kg
L x l x h (en m)	4,44 x 1,88 x 1,60
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s6
TEMPS DE CHARGE	28 mn (rapide) 8h (11kW)
AUTONOMIE	552 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★½☆

XC60 T6 AWD Plus

Le luxe suédois

Ce XC60 réunit de bonnes performances sans tomber dans l'excès tarifaire. Même s'il n'est pas donné à près de 75 000 € (hors malus au poids de 4780 €) dans cette finition Plus, le XC60 récemment remodelé compense par une présentation léchée : inserts en bois, jantes alliage 19", planche de bord gainée de similicuir... La sensation "premium" domine sans tomber dans le "bling-bling". Les 400 ch cumulés offrent un bel agrément même si le poids rattrape vite les envies sportives. Mais à l'usage, l'hybridation lui confère encore plus de douceur tandis que la boîte auto. se substitue parfaitement à ce style de conduite coulée.

Douceur d'utilisation
Présentation intérieure
Style élégant

Poids

Le XC60 restylé représente ce qui se fait de mieux chez le constructeur suédois : classe, doux à l'usage et confortable.

Les chiffres

PRIX - PUISSANCE FISCALE	**75 400 €** - 15 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	23 g/km **+ 4780 €**
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1969 cm³
Puissance	253+145 élec.
Couple	350 + 309 élec.
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	255/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	447 dm³
POIDS	2160 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,91 x 1,66
VITESSE MAXI	183 km/h
1 000 m D. A.	26,3 s
80 à 120 km/h (en drive)	3,4 s
CONSOMMATION MOYENNE	8,6 l/100 km

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★½

XC60 T8 AWD Ultra

A fond les ballons

Dans sa déclinaison T8, le XC60 affiche des performances de haut vol. Le 4 cylindres 2.0 turbo a été poussé jusqu'à développer 310 ch et s'accompagne d'un bloc électrique de 145 ch, le tout couplé à une douce boîte auto. à 8 rapports. L'agrément de conduite s'en retrouve décuplé mais pas question de le brusquer : le mastodonte affiche pèse plus de 2,1 tonnes. Uniquement disponible en finition Ultra et Polestar ce modèle qui vient tout juste de passer par la case restylage donne ce qu'il y a de meilleur chez Volvo, tant en termes d'équipements que de présentation. Mais ce SUV boit beaucoup une fois la batterie vidée.

Cette version T8 bénéficie d'une autonomie électrique accrue.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	83 800 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	24 g/km + 4 780 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 969 cm³
Puissance	310 + 145 élec.
Couple	400 + 309 élec.
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	235/55 R 19
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	447 dm³**
POIDS	2 163 kg
L x l x h (en m)	4,71 x 1,91 x 1,66
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s9
CONSOMMATION MIXTE	1,0 l/100 km

*Données constructeurs **Mesure Labo Auto Plus

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Excellentes performances
Douceur de conduite

Prix et malus
Consommation batterie vide

XC90 Recharge T8 AWD Start 7 pl.

Subtile évolution

Le Volvo XC90 bénéficie d'une troisième évolution, tant sur le plan esthétique que technologique, afin de rester compétitif face aux marques allemandes et de poursuivre sa carrière aux côtés de l'EX90, sa version 100 % électrique. Le grand SUV reconduit la version hybride rechargeable de 455 ch cumulés. Ici, le 2.0 essence de 310 ch est associé à un moteur électrique de 145 ch. Le mode "Pure" permet de rouler sur près de 90 km en électrique tandis que le mode "save" permet lui, de recharger les batteries tout en roulant. Mais une fois les batteries à plat, on dépasse allègrement les 9 l / 100 km, à condition d'avoir le pied droit léger. Car avec une telle réserve de puissance, la tentation d'accélérer est forte !

Pour ne pas froisser les clients, le style extérieur et intérieur du XC90 évolue en douceur.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	97 500 € - 19 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	29 g/km + 7 950 €
MOTEUR	4 cyl. en ligne + élec., 16S
Cylindrée	1 969 cm³
Puissance	455
Couple	400 + 309
ALIMENTATION	Essence + 1 turbo
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. 8 vitesses
PNEUS	275/45 R 20
RESERVOIR	71 litres
COFFRE	640/262 dm³
POIDS	2 297 kg
L x l x h (en m)	4,96 x 1,93 x 1,78
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	5s4
CONSOMMATION MIXTE	1,2 l/100 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Performances
Confort exceptionnel
Mode électrique

Prix

EX90 Twin Performance 517 ch Ultre

Le nouveau chef de file

L'EX90 prend la relève du XC90 en tant que nouveau porte-drapeau 100 % électrique de Volvo. Ce grand SUV 7 places allie technologies de pointe (batterie de 107 kWh, moteur électrique de 517 ch) et design scandinave. Proposé à partir de 89 500 €, il grimpe à plus de 110 000 € pour la version haut de gamme, ici à l'essai. Confortable, sécurisant et étonnamment dynamique malgré ses 2,8 tonnes, Volvo annonce une autonomie moyenne de 619 km. Son écran central gère presque toutes les fonctions, au détriment de l'ergonomie. Et sachez qu'une fois à bord, l'espace et la qualité de fabrication sont au rendez-vous.

Développé avec Google, l'écran central de 14,5", proche de celui des dernières Renault, se montre très intuitif à l'usage.

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	110 400 € - 23 CV
CO_2 - ÉCOPASTILLE	0 g/km 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	517 ch
Couple	910 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	265/45 R 21 - 295/40 R 21.
BATTERIE	Lithium-ion 111 kWh
COFFRE	697/327+46 dm³
POIDS	2787 kg
L x l x h (en m)	5,04 x 1,97 x 1,75
VITESSE MAXI	180 km/h
0 à 100 km/h	4s9
TEMPS DE CHARGE	30 mn (rapide) 10h (11kW)
AUTONOMIE	619 km

*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

Belle autonomie
Confort

Tarif...
Ergonomie

Très bonne surprise sur les petites routes où l'EX90 sait se montrer plaisant malgré ses 2,8 tonnes.

VOLVO

NOUVEAU VOLVO XC90

HYBRIDE RECHARGEABLE

VOTRE VIE ÉVOLUE, NOTRE ICÔNE AUSSI.

Parce que votre vie évolue et vos envies aussi, le nouveau Volvo XC90 hybride rechargeable, 7 places, avec Google intégré* et de multiples espaces de rangement, vous offre la possibilité de voyager où vous voulez, avec qui vous voulez, en toute sécurité. Pour en savoir plus, rendez-vous sur volvocars.com

RCS 529 673 816

Modèle présenté : Volvo XC90 T8 AWD hybride rechargeable Ultra Chrome avec options et accessoires.
Consommation : 1.3 l/100 km – CO_2 rejeté 32 g/km. Autonomie électrique : 69 km.
Valeurs données selon le cycle mixte WLTP qui peuvent varier selon la conduite et l'environnement.
Plus d'informations sur volvocars.fr
***Google, Google Play, Google Maps et Google Assistant sont des marques déposées par Google LLD.**

VOLVOCARS.FR

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

VOLVO MARNE-LA-VALLÉE
6 Rue de Fontenelle
77144 Montévrain
01 64 77 33 10

VOLVO CHENNEVIÈRES
102 Route de la Libération
94430 Chennevières-sur-Marne
01 45 93 04 00

VOLVO PARIS 11e
61 Bd Richard Lenoir
75011 Paris
01 43 55 00 78

VOLVO MELUN
48 Rte Départementale 306
77240 Vert-Saint-Denis
01 64 09 61 91

VOLVO FONTAINEBLEAU
4 Av. du Général de Gaulle
77210 Avon
01 60 74 57 77

VOLVO CHARLEVILLE
23 Rue Paulin Richier
08000 Charleville-Mézières
03 24 42 48 00

VOLVO THIONVILLE
2 rue Camille du Gast
57100 Thionville
03 82 50 17 17

DES CONCESSIONS DU GROUPE AUTOSPHERE

XPENG

Présentée comme une marque premium, Xpeng vient tout juste de souffler sa 10ème bougie. Si sa gamme, 100 % électrique, se limite pour le moment à 2 SUV et 1 berline (non importée), elle pourrait bientôt se compléter d'une voiture... volante.

Xpeng Motors France
10 bd Gouvion St-Cyr
75017 Paris
Tél : 06 58 74 59 92
france.xpeng@bluecurrentgroup.com
www.xpeng.com/fr

XPENG

G6 AWD Performance

Modernes, les lignes du G6 se distinguent assez peu de celles de ses principaux rivaux.

Un sérieux outsider

Nouvellement arrivé en France, Xpeng a de grandes ambitions chez nous. Et le G6 devrait l'aider à les concrétiser. Sous ses airs de Tesla Model Y à peine retouché, ce SUV coupé se révèle être particulièrement habitable, notamment aux places arrière. Sans surprise, son rapport prix/équipement est très séduisant. Avec sa grosse batterie (87,5 kWh) et son architecture 800V, garante de temps de recharge raccourcis, il s'avère être un très bon compagnon de voyage. Reste à améliorer la direction, trop floue, et l'amortissement, trop ferme, pour qu'il puisse tutoyer les références de la catégorie.

+ Autonomie/recharge rapide
Habitabilité

- Direction manquant de consistance
Confort à parfaire

Les chiffres*

PRIX - PUISSANCE FISCALE	50990 € - 12 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	470 ch
Couple	660 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 20
BATTERIE	Lithium-ion 87 kWh
COFFRE	571 dm³
POIDS	2120 kg
L x l x h (en m)	4,76 x 1,92 x 1,65
VITESSE MAXI	200 km/h
0 à 100 km/h	4s1
TEMPS DE CHARGE	20 min (rapide) 10h (11 kW)
AUTONOMIE	550 km

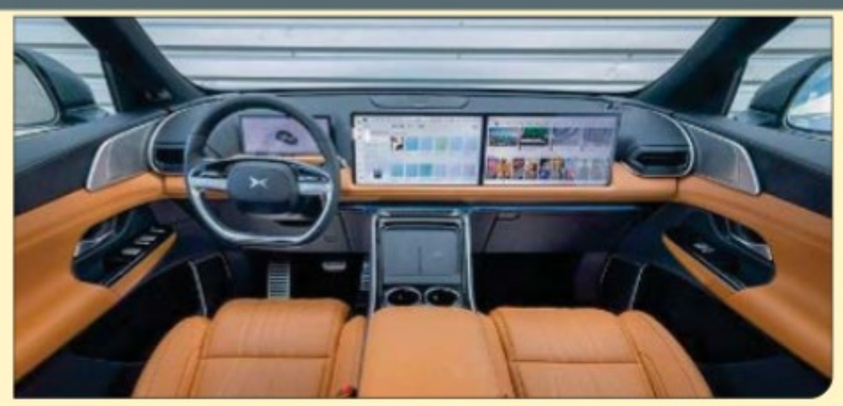
*Données constructeurs

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

G9 AWD Performance

Investissement d'avenir ?

Seriez-vous prêt à investir plus de 70 000 € dans un SUV chinois de marque inconnue ? Xpeng fait pourtant ce pari avec son porte-drapeau, concurrent du Mercedes EQE SUV. D'un point de vue objectif, ce mastodonte n'a pas de quoi rougir, notamment en matière de qualité de fabrication. A bord, le luxe et la technologie cohabitent parfaitement. Les 500 km d'autonomie mesurés par notre Labo sont bluffants, tout comme ses accélérations, dignes d'une sportive, et ses temps de recharge. Et si, au final, le prix est le seul obstacle, sachez qu'un Mercedes équivalent exige 50 000 € supplémentaires.



A bord, la qualité des matériaux impressionne et les assemblages sont très soignés, au niveau des premium allemands et loin devant Tesla.

Les chiffres (Labo Auto Plus)

PRIX - PUISSANCE FISCALE	73990 € - 7 CV
CO_2 - BONUS ÉCOLOGIQUE :	0 g/km - 0 €
MOTEUR	Electrique (2 moteurs)
Puissance	551 ch
Couple	717 Nm à partir de 0 tr/mn
ALIMENTATION	Électrique
TRANSMISSION	Intégrale Boîte auto. à rapport unique
PNEUS	255/45 R 21
BATTERIE	Lithium-ion 98 kWh
COFFRE	560+80 dm³
POIDS	2382 kg
L x l x h (en m)	4,90 x 1,94 x 1,68
VITESSE MAXI	206 km/h
1000 m D. A.	24,1 s
80 à 120 km/h (en drive)	2,4 s
TEMPS DE CHARGE	18 min (rapide) 10h (11 kW)

LES ÉTOILES Auto Plus ★★★★☆

+ Rapport prix/prestations
Autonomie
Qualité de fabrication

- Image inexistante

Le G9 démontre avec brio de quoi est capable Xpeng.

Retro+

4.7/5 AVIS CLIENTS

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous

Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.

Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100

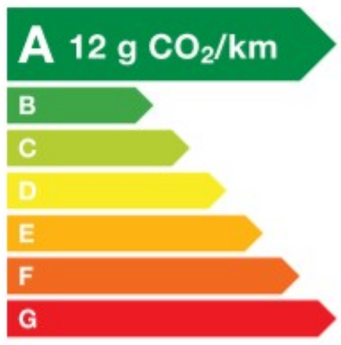
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée – 128 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350934546. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designa.fr. *Au 19/09/2023

Croiser une borne sans s'y arrêter, c'est ça la vraie liberté.

Volkswagen Tiguan eHybrid

Jusqu'à 120 km d'autonomie en 100 % électrique
et jusqu'à 940 km d'autonomie cumulée*.



Modèle présenté : Tiguan R-Line 1.5 eHybrid 8 CV 204 ch DSG6. Certains équipements sont en option. Plus d'informations sur volkswagen.fr *Distance totale maximum en combinaison essence/électrique pour un Tiguan eHybrid dont 128 km en 100 % électrique, données WLTP. L'autonomie réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse.

Cycles mixtes gamme Tiguan 1.5 eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,4-0,6. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 9-12. Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Volkswagen Group France – SAS au capital de 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne, Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer